

UNIVERSITÉ DU QUÉBEC À MONTRÉAL

LA LUTTE DES CAMIONNEURS-PROPRIÉTAIRES POUR LA RÉGLEMENTATION ÉCONOMIQUE DU
CAMIONNAGE EN VRAC (1965-1973)

MÉMOIRE

PRÉSENTÉ

COMME EXIGENCE PARTIELLE DE LA

MAÎTRISE EN DROIT

PAR

BENJAMIN PARÉ

OCTOBRE 2022

UNIVERSITÉ DU QUÉBEC À MONTRÉAL
Service des bibliothèques

Avertissement

La diffusion de ce mémoire se fait dans le respect des droits de son auteur, qui a signé le formulaire *Autorisation de reproduire et de diffuser un travail de recherche de cycles supérieurs* (SDU-522 – Rév.04-2020). Cette autorisation stipule que «conformément à l'article 11 du Règlement no 8 des études de cycles supérieurs, [l'auteur] concède à l'Université du Québec à Montréal une licence non exclusive d'utilisation et de publication de la totalité ou d'une partie importante de [son] travail de recherche pour des fins pédagogiques et non commerciales. Plus précisément, [l'auteur] autorise l'Université du Québec à Montréal à reproduire, diffuser, prêter, distribuer ou vendre des copies de [son] travail de recherche à des fins non commerciales sur quelque support que ce soit, y compris l'Internet. Cette licence et cette autorisation n'entraînent pas une renonciation de [la] part [de l'auteur] à [ses] droits moraux ni à [ses] droits de propriété intellectuelle. Sauf entente contraire, [l'auteur] conserve la liberté de diffuser et de commercialiser ou non ce travail dont [il] possède un exemplaire.»

REMERCIEMENTS

Je remercie tout d'abord Léa Fontaine, ma première directrice, pour ses précieux conseils et tout le soutien qu'elle m'a apporté. C'est bien plus qu'une directrice que j'ai perdue quand elle est partie ; c'est une grande amie. Je lui dois beaucoup.

Je remercie ensuite Martin Gallié, mon second directeur, qui a accepté de prendre la relève après le décès de Léa. Ses commentaires et les échanges que nous avons eus m'ont beaucoup fait évoluer. Je ne crois pas que j'aurais terminé ce mémoire sans lui ; ses encouragements m'ont porté jusqu'à la ligne d'arrivée.

Je remercie également Alejandro Lorite Escorihuela, qui a assuré l'intérim à la direction des cycles supérieurs du Département des sciences juridiques après le décès de Léa. Dans ce rôle, en ce qui me concerne, il a fait tout ce qu'il fallait et bien plus encore pour que tout se passe aussi bien que possible dans ces circonstances difficiles.

Je remercie Alessandra Devulsky, dont le cours a été extrêmement stimulant, et dont la passion pour la matière qu'elle enseigne est communicative.

Je remercie l'Université du Québec à Montréal et le Centre de recherche interuniversitaire sur la mondialisation et le travail (CRIMT) pour leur soutien financier, ainsi que Mathieu Dupuis pour les nombreux contrats de recherche qu'il m'a accordés.

Finalement, je remercie mes amis Guénolé, Aline et Léonie. Quelle chance de vous avoir rencontrés ! Vous m'avez remonté le moral et changé les idées lorsque j'en avais le plus besoin. Merci du fond du cœur.

DÉDICACE

À la mémoire de Léa Fontaine.

TABLE DES MATIÈRES

REMERCIEMENTS	ii
DÉDICACE	iii
LISTE DES TABLEAUX	vii
LISTE DES ABRÉVIATIONS, DES SIGLES ET DES ACRONYMES.....	viii
RÉSUMÉ	ix
ABSTRACT	x
INTRODUCTION	1
MÉTHODOLOGIE.....	12
CHAPITRE 1 AUX ORIGINES DES LA LUTTE DES CAMIONNEURS-PROPRIÉTAIRES.....	14
1.1 Le marché du camionnage en vrac « agrégats ».....	14
1.2 Un marché déséquilibré, propice à l'exploitation des camionneurs-propriétaires.....	15
1.3 Les acteurs : qui étaient les offrants et les demandeurs de services de camionnage, et comment étaient-ils regroupés ?.....	17
1.3.1 Les offrants de services de camionnage	17
1.3.2 Les demandeurs de services de camionnage.....	28
1.4 Une réglementation économique incomplète et inappliquée	32
1.4.1 Les clauses de protection locale	32
1.4.2 La cédule des justes salaires	34
CHAPITRE 2 REVENDICATIONS ET MOYENS DE PRESSION (1965-1966)	38
2.1 Été 1965 : grève de l'APPCB pour la reconnaissance de l'association et l'application de la cédule des justes salaires	39
2.2 Nouvelles grèves à Montréal pour le respect des clauses de protection, et manifestation à Québec 50	
2.3 Début des travaux du comité Lippé : consultations et mémoires	54
2.4 Disparition de l'APPCB et fondation de l'ANCI.....	55
2.5 Arrêts de travail, blocages de chantiers et manifestations pour dénoncer le patronage	56
CHAPITRE 3 PROBLÉMATISATION DU DOSSIER ET SOLUTIONS PROPOSÉES : LE RAPPORT LIPPÉ ET SA RÉCEPTION (1966-1972).....	61
3.1 Le rapport Lippé	61
3.1.1 Résumé des constats	61

3.1.2	Les principales recommandations	64
3.1.2.1	La régie du camionnage	65
3.1.2.2	La protection locale	66
3.1.2.3	L'organisation des camionneurs	68
3.2	Réactions des associations au rapport Lippé et nouvelles revendications	71
3.2.1	Les associations de camionneurs-propriétaires	74
3.2.1.1	La régie du camionnage	75
3.2.1.2	Les clauses de protection locale	76
3.2.1.3	L'organisation des camionneurs	78
3.2.2	L'Association des constructeurs de routes et grands travaux du Québec	79
3.3	Réactions de l'exécutif au rapport Lippé et aux revendications des associations	80
3.3.1	Le gouvernement de l'Union nationale (1966-1970)	80
3.3.2	Le gouvernement du Parti libéral (1970-1973)	85
	CHAPITRE 4 LA RÉGLEMENTATION DE 1973	93
4.1	La régie du camionnage	97
4.1.1	Permis de camionnage en vrac et contrôle de l'offre	97
4.1.1.1	Le contrôle de l'offre de services de camionnage en vrac	100
4.1.2	Fixation des taux et tarifs	102
4.2	La protection locale	103
4.3	L'organisation des camionneurs	106
4.3.1	Organisation à des fins de répartition du travail	107
4.3.2	Organisation à des fins de représentation et de négociation collective	109
4.3.2.1	Le statut de « porte-parole provincial » de la fédération	109
4.3.2.2	Le statut d'« association » et l'asymétrie entre le mode de reconnaissance des groupements d'artisans et d'entrepreneurs	111
	CONCLUSION	114
	ANNEXE A LIEUX D'ÉDITION ET SIGLES/ABRÉVIATIONS DES JOURNAUX CITÉS	124
	ANNEXE B CARTES GÉOGRAPHIQUES DE LA GRANDE RÉGION DE MONTRÉAL : INDICATION DES LIEUX OÙ SE SONT PRODUITS DES INCIDENTS DANS LE CADRE DE LA GRÈVE DE L'APPCB	125
	ANNEXE C REVENDICATIONS DE L'APPCB AVANT LE 6 AOÛT 1965	138
	ANNEXE D LISTE DES REVENDICATIONS TRANSMISE AU GOUVERNEMENT PENDANT LA MANIFESTATION À QUÉBEC, LE 14 SEPTEMBRE 1965	142
	ANNEXE E LISTE DES RECOMMANDATIONS DU RAPPORT LIPPÉ	143
	ANNEXE F CONTENU DE L'ENTENTE DU 14 AVRIL 1972 ENTRE L'ANCAI ET LE GOUVERNEMENT	146
	BIBLIOGRAPHIE	149
5.1	LÉGISLATION	149

5.1.1	Lois	149
5.1.2	Projets de loi	149
5.1.3	Règlements	149
5.1.4	Projets de règlement	150
5.1.5	Arrêtés en conseil et décrets	150
5.1.6	Avis concernant des personnes morales, associations et syndicats professionnels	150
5.2	JURISPRUDENCE	151
5.3	DOCTRINE	152
5.3.1	Périodiques	152
5.3.2	Monographies	152
5.3.3	Recueils encyclopédiques	153
5.3.4	Thèses et dissertations	153
5.4	DOCUMENTS GOUVERNEMENTAUX	153
5.4.1	Documents parlementaires	153
5.4.2	Documents non parlementaires	155
5.4.2.1	Rapports d'enquête, rapports de commissions	155
5.4.2.2	Bulletins	156
5.4.2.3	Mémoires déposés en commissions d'enquête ou en commissions parlementaires	156
5.4.2.4	Rapports annuels	157
5.4.2.5	Autres rapports	157
5.4.2.6	Cahiers des charges et devis généraux et cahiers de clauses générales	157
5.4.2.7	Procès-verbaux	158
5.4.2.8	Dictionnaires	158
5.4.2.9	Transcriptions de conférences de presse	158
5.4.2.10	Sites Internet	159
5.5	DOCUMENTATION INTERNATIONALE	159
5.6	AUTRES DOCUMENTS	159
5.6.1	Périodiques	159
5.6.2	Monographies	159
5.6.3	Rapports de recherche	160
5.6.4	Notes de recherche	160
5.6.5	Dictionnaires	160
5.6.6	Journaux, fils de presse et autres sources de nouvelles	160
5.6.7	Thèses et dissertations	177
5.6.8	Pages Web et sites Internet	178
5.6.9	Revue : organes d'associations et de syndicats	178

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1: Effectifs (<i>propriétaires de camions à bascule</i>) déclarés par les associations d'entreprises de camionnage en vrac en 1968, et décomposition selon la taille des entreprises membres (en termes de véhicules possédés)	73
Tableau 2: Transports autorisés par un permis de camionnage en vrac (VA ou VE)	98
Tableau 3: Comparaison des taux effectifs et des taux revendiqués par l'APPCB (d'après les journaux), et les taux normatifs (d'après la cédule de justes salaires, version du 1 ^{er} mai 1965)	141

LISTE DES ABRÉVIATIONS, DES SIGLES ET DES ACRONYMES

ACQ	Association du camionnage du Québec
ACRGTO	Association des constructeurs de routes et grands travaux du Québec
ACRQ	Association des constructeurs de routes du Québec
APPCB	Association provinciale des propriétaires de camion-basculé
ANCAI	Association nationale des camionneurs artisans indépendants
ANCI	Association nationale des camionneurs indépendants
BAnQ	Bibliothèques et Archives nationales Québec
CRI	Comité des relations industrielles (commission parlementaire)
CSN	Confédération des syndicats nationaux
CSRIC	Comité spécial des relations industrielles sur le camionnage (commission parlementaire)
Ct	<i>Code du travail</i> , RLRQ c C-27
CTQ	Commission des transports du Québec
FACM	Fédération des associations de camionneurs de la Mauricie
FPCQ	Fédération des propriétaires de camions du Québec
GOQ	Gazette officielle du Québec
GTRL	Groupe de travail sur le rapport Lippé
Lt	<i>Loi sur les transports</i> , RLRQ c T-12
PL 23	PL 23, <i>Loi des transports</i> , 2 ^e sess, 29 ^e lég, Québec, 1971
R12	<i>Règlement 12 sur le camionnage en vrac</i> , AC 2389-73, 29 juin 1973, (1973) GOQ II 4269
R12A	<i>Règlement 12.A - Règlement amendant le Règlement 12 sur le camionnage en vrac</i> , AC 2689-73, 18 juillet 1973, (1973) GOQ II 4343
Rcscv	<i>Règlement sur le courtage en services de camionnage en vrac</i> , RLRQ c T-12 r 4
UN	Union nationale (parti politique)

RÉSUMÉ

Dans les années '60, au Québec, des travailleurs autonomes camionneurs-propriétaires, qui ne pouvaient se prévaloir du *Code du travail* en raison de leur statut, se sont battus pour obtenir la reconnaissance de leurs associations ainsi que la réglementation économique de leur secteur d'activité, le camionnage en vrac. Grâce à leur combat, ce secteur a été soustrait du champ de la « libre concurrence » qui avait jusqu'à donné lieu à l'exploitation des camionneurs-propriétaires par les grands donneurs d'ouvrage. En outre, la lutte a conduit à l'adoption d'un règlement qui a institutionnalisé des postes d'affectation régionaux gérés par des associations de camionneurs-propriétaires jugées représentatives par le gouvernement. Ces postes d'affectation, chargés de répartir équitablement du travail entre les membres de l'association, pourraient servir de modèle d'organisation pour d'autres travailleurs exclus de la protection du droit du travail.

Mots clés : camionnage en vrac, camionneurs-propriétaires, travailleurs autonomes, réglementation économique, droit du travail, négociation collective, syndicalisme, grèves

ABSTRACT

In the 1960s, in Quebec, self-employed truck owner-operators, who were not covered by the *Labour Code* because of their status, fought for the recognition of their associations and the economic regulation of their industry, bulk trucking. As a result of their struggle, the sector was removed from the field of "free competition" which had until then allowed for the exploitation of owner-operators by big contractors. In addition, the struggle led to the adoption of a regulation that institutionalized regional "assignment stations", managed by owner-operator associations deemed representative by the government. These assignment stations, responsible for the equitable allocating of work among association members, could serve as a model for organizing other workers excluded from the protection of labour law.

Keywords: bulk trucking, owner-operators, self-employed workers, economic regulation, labour law, collective bargaining, unionism, strikes

INTRODUCTION

Ce mémoire traite d'une lutte menée au Québec, dans les années '60, par des travailleurs autonomes camionneurs-propriétaires. Ceux-ci se sont battus pour obtenir la reconnaissance de leurs associations ainsi que la réglementation économique de leur secteur d'activité. Par leur lutte, ces camionneurs-propriétaires ont réussi à faire en sorte que ce secteur soit soustrait du champ de la « libre concurrence », qui avait jusque-là donné lieu à leur exploitation par les donneurs d'ouvrage. Leur lutte a finalement conduit à l'adoption d'un règlement qui a entre autres institutionnalisé des postes d'affectation régionaux, gérés par des associations de camionneurs-propriétaires jugées représentatives par le gouvernement, et chargés de répartir équitablement du travail entre les membres de l'association. Cette lutte et son résultat nous paraissent avoir été largement oubliés (en particulier les grèves qui sont survenues dans les premières années). C'est un tort auquel nous entendons ici remédier ; car des décennies plus tard, plusieurs travailleurs autonomes vivent des difficultés semblables à celles que vivaient les camionneurs-propriétaires dans les années '60.

En effet, puisqu'ils ne correspondent pas à la définition de « salarié » au sens du *Code du travail*¹ (ci-après « Ct »), les travailleurs autonomes ne peuvent se prévaloir du régime général de « rapports collectifs »² de travail que cette loi institue³. Le Ct, par l'instauration de tels rapports (« aux fins [de conclure] une convention collective »), vise à « corriger le déséquilibre des forces entre employeur et salariés »⁴. Il met en place trois piliers dont la présence, selon la professeure Mélanie Gagnon, est essentielle pour qu'un « régime de rapports collectifs de travail » soit digne de ce nom⁵ : « [1)] un mécanisme d'identification des

¹ *Code du travail*, RLRQ c C-27 art 1(l).

² Soit « l'élaboration des conditions de travail par la voie de la négociation collective et les normes qui peuvent résulter de ce processus. » (Fernand Morin et al, *Le droit de l'emploi au Québec*, 4^e éd, Montréal, Wilson & Lafleur, 2010 au para IV-1.)

³ Maude Choko, « La nouvelle trilogie de la Cour suprême du Canada relative à la liberté d'association : source de réjouissance pour les travailleurs autonomes ? » (2016) 57 C de D 427 à la p 431. [Choko]

⁴ Guylaine Vallée, « Fascicule 2 : Lois du travail (objet, effet, mécanismes d'application) et droit commun » au n° 25 dans Guylaine Vallée et Katherine Lippel, dir, *JCQ Rapports individuels et collectifs du travail* (QL).

⁵ Mélanie Gagnon, Les régimes d'exception au Code du travail. Cadre analytique examinant les raisons de leur implantation et étude de leur qualification à titre de véritable régime de rapports collectifs du travail : le cas des camionneurs-propriétaires, thèse de doctorat en relations industrielles, Université Laval, 2008, aux pp 39, 68 et 69 [Gagnon, 2008]. Les régimes de rapports collectifs qui comportent ces trois piliers sont parfois qualifiés de « complets » (p 37), ou d'« idéaux » (p 39) par Gagnon, puisqu'ils répondent aux exigences du concept, qu'ils correspondent à l'idée de « régime de rapports collectifs de travail » (et non parce que de tels régimes sont parfaits ou sans faille en toutes circonstances). Le qualificatif « authentique », (qu'elle emploie à la page 54), ou « véritable »

associations représentatives, [2]) un processus de négociation et de règlement des conflits[,] et [3]) des voies de sanction des litiges au sujet des conditions de travail »⁶. Ce second pilier inclut, pour les parties à la négociation, l'obligation de négocier de bonne foi⁷.

Même s'ils étaient reconnus comme salariés au sens du Ct, la structure de négociation « fortement décentralisée »⁸ proposée par cette loi ne conviendrait pas nécessairement aux travailleurs autonomes, dont les « rapports sociaux de travail » sont parfois instables⁹. En effet, dans certains secteurs, il est normal pour les travailleurs autonomes de travailler « simultanément ou à tour de rôle » pour plusieurs donneurs d'ouvrage qui ne requièrent leurs services que « sporadiquement » ou pour des « contrats de courte durée »¹⁰. Par ailleurs, outre l'instabilité de leurs relations avec les donneurs d'ouvrage (et sans doute en partie à cause de celle-ci), il faut également compter l'instabilité (voire la rareté ou l'inexistence) des rapports sociaux des travailleurs autonomes *entre eux*. Ainsi, ces travailleurs sont parfois décrits comme « isolés »¹¹, « dispersés géographiquement »¹² ou « en concurrence » les uns avec les autres¹³,

(dans le titre de sa thèse) et l'expression « digne de ce nom » (que nous avons finalement retenue) évacuent cette ambiguïté.

⁶ Rodrigue Blouin et Jean Boivin, « L'encadrement juridique général des rapports collectifs de travail : le Code du travail » dans Jean Boivin, dir, *Introduction aux relations industrielles*, ch 9, 2^e éd, Montréal, Gaëtan Morin, 2010, 271 à la p 272.

⁷ Gagnon, *supra* note 5, aux pp 60 et 69. Dans le Ct, voir art 53.

⁸ « L'unité de négociation [étant] normalement l'établissement » ; voir Michel Coutu et al, *Droits des rapports collectifs du travail au Québec*, 3^e éd, vol 1 (*Le régime général*), Cowansville (Qc) Yvon Blais, 2019 à la p 22. [Coutu et al, « Régime général »]

⁹ L'expression « instabilité des rapports sociaux de travail » est utilisée par Coutu et al dans leur description du secteur de la construction, en raison notamment du caractère saisonnier de ses activités. Voir Michel Coutu et al, *Droits des rapports collectifs du travail au Québec*, 2^e éd, vol 2 (*Les régimes particuliers*), Cowansville (Qc) Yvon Blais, 2014 à la p 175 [Coutu et al, « Régimes particuliers »]. Il nous semble que cette expression convient également (voire davantage) pour décrire les activités où les contrats sont de courte durée, avec de nombreux donneurs d'ouvrage différents.

¹⁰ *Loi sur les accidents du travail et les maladies professionnelles*, RLRQ c A-3.001 (les formules employées à l'article 9 de cette loi sont utiles pour décrire adéquatement l'instabilité des rapports sociaux ; c'est pour cette seule raison que nous y référons en l'occurrence). Voir aussi Martine D'Amours (avec la collaboration d'Alexandre Arsenault), *Nouvelles formes d'emploi, représentation collective et régimes alternatifs de rapports collectifs de travail*, 2^e éd, Alliance de recherche universités-communautés (ARUC), Université Laval, 2015 à la p 8 [D'Amours et Arsenault].

¹¹ Choko, *supra* note 3 à la p 453 ; Coutu et al, « Régimes particuliers », *supra* note 9 à la p 366.

¹² Gagnon, *supra* note 5 à la p 17. Cynthia J Cranford et al, (*Self-Employed Workers Organize : Law, Policy and Unions*, Montréal, McGill-Queen's University Press, 2005 à la p 180, [Cranford et al]) parlent d'« arrangements de travail [...] souvent géographiquement diffus » (traduction libre).

¹³ Chantale Lagacé et Alexis Robin-Brisebois (avec la collaboration Emmanuelle Tassé), *Travail indépendant et rapports collectifs de travail : étude de six regroupements de travailleurs indépendants*, Groupe de recherche sur les transformations du travail, des âges et des politiques sociales (TRANSPOL), INRS Urbanisation, Culture et Société, 2004 à la p 132 (voir aussi pp 46 et 48). [Lagacé et Robin-Brisebois]

caractéristiques qui rendent difficiles leur regroupement et, le cas échéant, l'obtention d'une accréditation ou l'exercice de moyens de pression¹⁴.

Des régimes « alternatifs »¹⁵ de rapports collectifs aux structures de négociation plus centralisées¹⁶ ont été mis en place (par exemple, dans l'industrie de la construction¹⁷). Certains de ces régimes sont même accessibles à des travailleurs autonomes (artistes¹⁸; responsables en service de garde et ressources de type familial et intermédiaires¹⁹). Cela dit, de tels régimes n'ont pas été aménagés pour tous les travailleurs autonomes²⁰.

Si le difficile accès des travailleurs autonomes à la négociation collective est préoccupant, c'est parce que plusieurs d'entre eux « ne jouissent pas de l'autonomie théoriquement procurée par leur statut »²¹. Comme l'écrivaient D'Amours et Arsenault en 2015: « [d]e nombreux travailleurs dits autonomes ou indépendants, surtout parmi ceux qui travaillent seuls, sans recours à des employés, sont en situation d'autonomie fortement contrôlée, face à un donneur d'ordres ou client qui dicte plusieurs éléments de leur prestation de travail »²². Dans un article de 2009, Martine D'Amours rendait déjà compte de ce phénomène dans une recherche qu'elle avait réalisée au Québec, et au cours de laquelle elle s'était entretenue « avec 60 individus ayant le travail indépendant pour occupation principale depuis au moins deux ans »²³. L'auteure y relevait « la croissance d'une catégorie de travailleurs indépendants exerçant un travail où le risque [était] omniprésent et multiforme »²⁴, disposant de ressources « inégalement

¹⁴ Choko, *supra* note 3 à la p 453 ; Coutu et al, « *Régimes particuliers* », *supra* note 9 à la p 366.

¹⁵ Voir le titre du rapport de recherche de D'Amours et Arsenault, *supra* note 10.

¹⁶ Pierre-Luc Bilodeau et Jean Sexton, *Initiation à la négociation collective*, 2^e éd, Québec, Presses de l'Université Laval, 2013, à la p 78.

¹⁷ *Ibid.*

¹⁸ Coutu et al, « *Régimes particuliers* », *supra* note 9 à la p 335.

¹⁹ Coutu et al, « *Régimes particuliers* », *supra* note 9 aux pp 339 et 346.

²⁰ Choko, *supra* note 3 à la p 431.

²¹ Martine D'Amours, « Les logiques d'action collective d'associations regroupant des travailleurs indépendants » (2010) 65:2 RI 257, à la p 258.

²² D'Amours et Arsenault, *supra* note 10, à la p 3. Les exemples donnés par les auteurs, à la p 4, sont ceux des « journalistes pigistes, qui vendent le produit de leur travail à un petit nombre de donneurs d'ouvrage concentrés et convergents qui dictent les règles du jeu » et « des responsables de services de garde en milieu familial, soumises à un fort contrôle par les règles, et dont plusieurs éléments de la prestation sont déterminés par la loi ou la réglementation. »

²³ Martine D'Amours, « Travail précaire et gestion des risques : vers un nouveau modèle social ? » (2009) 61 Lien soc & Politiques 109 à la p 112.

²⁴ *Ibid* à la p 118.

réparties » et « largement insuffisantes pour survivre hors du marché »²⁵, ce qui les « contrai[gnait] en quelque sorte [...] au travail »²⁶. Elle résumait la situation de ces travailleurs par le sous-titre « Insécurité permanente et disponibilité permanente au travail »²⁷. En d'autres mots, au même titre que les salariés, nombre de travailleurs autonomes « dépendent de la vente de leur force de travail pour survivre »²⁸; mais contrairement aux salariés, la protection des lois du travail ne leur est pas accordée²⁹. C'est d'ailleurs un des symptômes de la « crise du droit du travail »³⁰. Comme l'a écrit Guy Davidov : « *The main problem of labour law—the reason for the sense of crisis—lies [...] in the mismatch between goals and means. [...] [T]here is a growing discrepancy between the group of workers that need the protection of labour law and those who actually enjoy such protection.* »³¹ La « protection » des travailleurs, notamment en leur donnant accès à la négociation collective, est une des fonctions premières du droit du travail³².

Nous avons remarqué que les chercheurs, pour mieux comprendre cette manifestation de la crise du droit du travail et essayer d'y trouver des solutions, procédaient d'une part à l'étude des régimes juridiques alternatifs de rapports collectifs et d'autre part à l'étude de l'action collective des regroupements de travailleurs autonomes³³. Ces deux approches sont complémentaires. En effet, l'étude des régimes alternatifs est utile pour concevoir d'éventuelles réformes du droit des rapports collectifs du travail (adaptation, extension ou transposition de régimes existants à des groupes de travailleurs exclus du

²⁵ *Ibid.*

²⁶ *Ibid* à la p 117.

²⁷ *Ibid* à la p 116.

²⁸ Martine D'Amours, *Le travail indépendant : une hétérogénéité construite socialement*, thèse de doctorat en sociologie, Université du Québec à Montréal, 2003, à la p 23. [D'Amours 2003]

²⁹ Urwana Coiquaud, « La représentation collective des travailleurs précaires : évolution et défis contemporains » (2011) 66:4 RI 631, à la p 634.

³⁰ Michel Coutu, « Crise du droit du travail, pluralisme juridique et souveraineté », (2007) 12:1 Lex Electronica à la p 5 (voir en particulier n 31). En ligne (pdf) <www.lex-electronica.org/files/sites/103/12-1_coutu.pdf> [perma.cc/84XN-53P5]

³¹ Guy Davidov, *A Purposive Approach to Labour Law*, Oxford, Oxford University Press, 2016, aux pp 1 et 2 (introduction à la partie 1 « The Crisis of Labour Law »).

³² Guy Davidov, « L'idée changeante de droit du travail », (2007) 146:3-4 *Revue internationale du travail* 335, à la p 336. Pierre Verge et Guylaine Vallée, *Un droit du travail ? Essai sur la spécificité du droit du travail*, Cowansville (Qc), Yvon Blais, 1997, à la p 32.

³³ Par exemple : Cranford et al, *supra* note 12 ; Maude Choko, *L'autonomie collective au service de la protection des travailleurs autonomes : comment favoriser leur accès à un travail décent à la lumière du cas des artistes au Québec*, thèse de doctorat en droit, Université McGill, 2014 ; Gagnon, *supra* note 5 ; Roxanne Ouellet-Poulin, *La représentation collective des travailleurs autonomes : mission impossible ou défi de taille ? Étude de cas*, mémoire de maîtrise en sciences sociales (M. Sc) en relations industrielles, 2009 ; Urwana Coiquaud, « Le difficile encadrement juridique des travailleurs autonomes en situation précaire : Le cas des chauffeurs locataires de taxi », (2009) 64 :1 *Relations industrielles* 95.

régime général). Cela dit, comme l'ont fait remarquer Bernstein et al : « [c]es propositions de renouvellement se heurtent toutefois à un même écueil : la capacité ou la volonté de l'État, dans le contexte actuel, de procéder à des réformes d'envergure des institutions existantes »³⁴. Face à l'« inertie [du gouvernement] en ce qui a trait à l'ajustement de l'encadrement normatif du droit du travail »³⁵, il est utile d'étudier comment certains travailleurs autonomes s'y sont pris pour amener, justement, le gouvernement à agir, et surtout, dans le sens qui leur convient.

De telles études ont été réalisées à propos de plusieurs secteurs d'activité³⁶, mais très peu³⁷ ont concerné le transport en vrac³⁸ d'agrégats³⁹ par camion à benne⁴⁰ (pour les fins de ce mémoire, nous appellerons ce secteur d'activité « camionnage en vrac "agrégats" »⁴¹). Pourtant, ce secteur d'activité représente un cas

³⁴ Stéphanie Bernstein et al, « Les transformations du travail et de l'entreprise : qu'attendre des politiques publiques ? » (2009) 52:2 Administration publique du Canada 177 à la p 178. [Bernstein et al].

³⁵ Yanick Noiseux, *Transformations des marchés du travail et innovations syndicales au Québec*, Québec, Presses de l'Université du Québec, 2014 à la p 7. [Noiseux 2014]

³⁶ Voir *supra*, note 33. Ces travaux concernaient par exemple des travailleurs autonomes camelots, courriers de la poste en zone rurale, préposés aux soins personnels, pigistes de l'édition, artistes, camionneurs (dans d'autres secteurs que celui qui fait l'objet de notre mémoire), ou chauffeurs locataires de taxi.

³⁷ Prenons la peine de souligner la note de recherche de Yanick Noiseux, *La déréglementation dans le transport routier au Québec: précarisation du travail et luttes des camionneurs indépendants*, Observatoire des Amériques, Centre d'études sur l'intégration et la mondialisation, Université du Québec à Montréal, 2006, qui porte pour moitié sur le camionnage en vrac, et l'ouvrage d'Yves Boisvert et Francis Moreault, dir, avec la collaboration de Karine Prémont et Louise Campeau, *Les jeux de transfert de régulation. L'éthique des affaires et la déréglementation*, Saint-Nicolas (Qc), Les Presses de l'Université Laval, 2003, qui compte quelques passages sur ce secteur, soit aux pp 17, 24-26, 29-30, 34, 57-58, 60, 68-69, 77 et 85-86.

³⁸ C'est-à-dire que les matières sont transportées *non emballées*. Cela a longtemps été précisé dans la réglementation applicable au camionnage en vrac, mais ce n'est plus le cas depuis 2000. Voir : *Règlement 12 sur le camionnage en vrac*, AC 2389-73, (1973) GOQ II 4270 [R12], art 12.1a) et b) ; *Règlement sur le camionnage en vrac*, RRQ 1981 c T-12 r 3, art 3 (juste avant son abrogation le 1^{er} janvier 2000). Le *Règlement sur le courtage en services de camionnage en vrac*, RLRQ c T-12 r 4, adopté en 1999 et entré en vigueur le 1^{er} janvier 2000, ne réfère plus à l'emballage (ou plutôt, au non-emballage) des matières.

³⁹ Selon l'Office québécois de la langue française (OQLF), le terme « agrégat » peut être utilisé comme synonyme du mot « granulats », terme qui désigne un « ensemble des matériaux inertes, d'origine minérale ou végétale, entrant dans la composition des mortiers et des bétons ». L'OQLF note que « [l]es granulats minéraux peuvent notamment être du sable, du gravier, de la pierre concassée, des galets ou des cailloux [...] ». Voir Québec, Office québécois de la langue française, *Grand dictionnaire terminologique, sub verbo* « granulats ». En ligne : <http://gdt.oqlf.gouv.qc.ca/ficheOqlf.aspx?Id_Fiche=8361449> [GDT]

⁴⁰ Québec, Ministère des Transports, « Camionnage en vrac », (page consultée le 25 juillet 2021). En ligne : *Ministère des Transports* <<https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/entreprises-partenaires/ent-camionnage/Pages/Camionnage-en-vrac.aspx>> [https://perma.cc/D2JS-AFPN]

⁴¹ Le mot « agrégats » est parfois utilisé pour désigner non seulement les agrégats proprement dits, mais aussi d'autres matières comme la neige, la glace, le sel et la terre. Voir par exemple Québec, Comité d'experts sur le statut des camionneurs-proprétaires, *Rapport*, Ministère des Transports et Ministère du Travail, 1999 (président : Jean Bernier) à la p 127 [Comité d'experts, 1999].

fort intéressant. La réglementation économique⁴² qui s'y applique a été, comme nous le verrons plus en détail, conçue en partie comme solution de rechange au régime général de rapports collectifs du travail, parce que les petits entrepreneurs en camionnage qui y travaillaient (et qui réclamaient la reconnaissance de leurs associations pour des fins de négociation collective) ne pouvaient se prévaloir du Ct⁴³. Bien qu'elle ait été modifiée à plusieurs reprises depuis son adoption en 1973, cette réglementation repose encore aujourd'hui sur la reconnaissance de regroupements de camionneurs-propriétaires et de petites entreprises de camionnage en vrac (à l'échelle sous-régionale⁴⁴ ou régionale⁴⁵), formés à des fins de représentation⁴⁶, de négociation⁴⁷, de répartition équitable du travail⁴⁸, et de soutien⁴⁹ – ce qui tendrait vraisemblablement à alléger les maux associés au travail autonome (isolement et dispersion géographique des travailleurs, concurrence mutuelle, difficulté à ses regrouper et à exercer des moyens de pression)⁵⁰. Pour donner un aperçu du nombre de travailleurs concernés : en juin 2017, 5188⁵¹ camionneurs-

⁴² C'est-à-dire, selon l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE), une réglementation qui « intervien[t] directement dans des décisions du marché telles que la fixation des prix, la concurrence, l'entrée sur le marché ou la sortie du marché ». Voir OCDE, *Rapport de l'OCDE sur la réforme de la réglementation : synthèse*, Paris, OCDE, 1997, à la p 5. En ligne (pdf): <<http://www.oecd.org/fr/reformereg/politique-reglementaire/34980637.pdf>> [perma.cc/Y2WD-8TCZ] [OCDE 1997]

⁴³ « Les camionneurs ne pourraient signer de convention collective de travail » *La Presse*, (6 août 1965) 3. Voir également Bertrand Blondin, « Travaux paralysés à Saint-Jérôme », *L'Avenir du Nord*, (4 août 1965) 17 [Blondin, *Av du N* (4 août 1965) 17], où l'on fait référence au « bill 54 », soit le numéro que portait le *Code du travail* au moment de son dépôt comme projet de loi. Voir également : Québec, Comité d'étude de la cédule des justes salaires au sujet des taux de transport, *Rapport du Comité d'étude de la cédule des justes salaires au sujet des taux de transport*, 1966 (président : René Lippé) à la p 46, dernier para. [Rapport Lippé] ; Québec, Assemblée législative, *Débats de l'Assemblée législative du Québec* (Comité des relations industrielles), « Relations industrielles », 28-3, (3 juillet 1968), à la p 179 (Paul-Étienne Bernier, Association nationale des camionneurs-artisans indépendants Inc.) [CRI 1968] ; Pierre Bellemare, « Ultimatum des camionneurs au gouvernement : "Nous voulons un pouvoir de négociation" », *L'Action*, (23 août 1971) 3. [Bellemare, *L'Act* (23 août 1971) 3]

⁴⁴ Les subdivisions régionales sont appelées « zones ». *Loi sur les transports*, RLRQ c T-12, arts 36.3, 39.1. [Lt] Le lecteur peut visualiser la division territoire québécois en *régions* et en *zones* en consultant la carte interactive disponible sur le site Internet de la Commission des transports du Québec à l'adresse suivante (sélectionner « Régions de vrac » et « Zones de courtage » sous la rubrique « Camionnage en vrac ») :

<<https://www.ctq.gouv.qc.ca/fileadmin/documents/CarteInteractive/carte.html>>

⁴⁵ Lt, art 48.2.

⁴⁶ Lt, arts 42.2, 48.3(2)(4), et *Règlement sur le courtage en services de camionnage en vrac*, RLRQ c T-12 r 4, art 2(1) et (2). [Rcscv]

⁴⁷ Lt, art 48.3(2)(1) et, par exemple, Québec, Ministère des Transports, *Cahier des charges et devis généraux, Infrastructures routières : construction et réparation*, Édition 2019, Québec, 2018, aux pp 7-2 et 7-3, clause 7.7.1.1 « Entente de prestation de services entre l'entrepreneur et le ou les titulaires d'un permis de courtage ». En ligne : <<https://collections.banq.qc.ca/ark:/52327/2226748>>

⁴⁸ Lt, art 47.14(3) et Rcscv, art 2(3).

⁴⁹ Lt, art 48.3(1).

⁵⁰ Voir *supra*, aux pp 3 et 4, paragraphe débutant par « Si le difficile accès des travailleurs... »

⁵¹ Notons qu'au 31 mars 2021, ce chiffre était de 5100. Voir Québec, Commission des transports du Québec, *Rapport annuel de gestion 2020-2021*, 2021, à la p 37.

propriétaires et petites entreprises de camionnage en vrac étaient visés par cette réglementation⁵². De ce nombre, environ 3076 (soit 59,3%) étaient propriétaires d'un seul camion, et environ 975 (soit 18,8%) étaient propriétaires de deux camions seulement⁵³. Parmi ces 3076 propriétaires d'un seul camion, 1480 confirmaient n'avoir qu'une seule entreprise de camionnage en vrac, et conduire leur propre camion au moins une fois par semaine⁵⁴.

Au-delà de l'intérêt que présente l'étude de cette réglementation en tant que modèle juridique pouvant servir à régler certains problèmes vécus par les travailleurs autonomes, le secteur du camionnage en vrac « agrégats » mérite aussi d'être étudié parce que les camionneurs artisans et petits entrepreneurs qui y travaillaient ont été capables d'obtenir du gouvernement qu'il crée, en 1973, une réglementation taillée presque sur mesure pour eux⁵⁵. Il nous semble donc que l'on puisse trouver, dans l'étude de la période précédant l'adoption de cette réglementation, des exemples de « processus sociaux susceptibles de faire

⁵² Québec, Ministère des Transports, *Portrait de l'industrie du camionnage en vrac au Québec*, Direction générale du transport routier de marchandises et Division des politiques économiques, Janvier 2018 [non publié], à la p 9. Par « visés par cette réglementation », nous entendons « inscrits au Registre du camionnage en vrac ». Sans entrer dans les détails (qui sont nombreux), l'inscription au Registre du camionnage en vrac (tenu par la Commission des transports du Québec) donne aux inscrits l'accès à certaines parts de marchés publics qui leur sont réservées. Dans ces parts de marchés, l'ouvrage est réparti par des organismes de courtage accrédités par la Commission des transports (c'est-à-dire qu'elle leur a délivré un permis de courtage), et cette répartition doit se faire selon certaines règles, afin de favoriser le partage équitable du travail entre les inscrits. Pour maintenir son inscription au Registre et obtenir du travail dans ces parts de marchés réservées, l'inscrit doit nécessairement adhérer à un de ces organismes, et se soumettre à ses règles de fonctionnement. Voir entre autres les articles 47.9, 47.12 et 47.13 Lt.

⁵³ *Ibid* à la p 21.

⁵⁴ *Ibid* aux pp 71 et 73. Il est à noter que sur ce point, l'étude du ministère des Transports comporte des ambiguïtés qu'il n'est pas possible de résoudre sans interroger de nouveau les répondants. Le sondage visait entre autres à établir « la fréquence » à laquelle les propriétaires d'un seul camion conduisaient eux-mêmes leur véhicule. À notre sens, cette « fréquence » peut s'établir d'au moins deux façons : par rapport à une période (par exemple une semaine, un mois, une année), et par rapport au nombre de fois où le camion (pour ainsi dire) « sort » pour aller à l'ouvrage. Ainsi, dans le premier cas, un répondant nous renseignera sur la fréquence à laquelle il conduit lui-même son camion en déclarant, par exemple : « je conduis mon camion une fois par semaine ». Dans le second cas, il nous renseignera sur la fréquence en déclarant, par exemple : « lorsque mon camion "sort" pour aller à l'ouvrage, *une fois sur trois*, c'est moi qui suis au volant ». Notons d'ailleurs que la première réponse ne permet pas d'inférer la seconde, et vice-versa. Toujours est-il que la distinction entre les deux types de fréquence n'est pas toujours bien faite, dans le rapport d'étude du ministère, de sorte que les résultats sont ambigus. Cela résulte vraisemblablement de la question posée ou, le cas échéant, du choix de réponses proposé aux personnes sondées. Si certaines réponses ont visiblement à voir avec la fréquence établie *par rapport à une période* (« 2 ou 3 fois par semaine », « environ une fois par semaine »), d'autres sont ambiguës, en particulier « tous les jours ou presque », puisqu'on ignore si « jours » réfère aux jours d'une période (d'une semaine, d'un mois, d'une année, peu importe), ou aux jours où le camion « sort ».

⁵⁵ « Conférence de presse de M. Raymond Mailloux », 26 juillet 1973. En ligne : <www.bibliotheque.assnat.qc.ca/DepotNumerique_v2/AffichageFichier.aspx?id=51110> [Conf. Mailloux, 1973]. Voir aussi Roch Desgagné, « Les besoins du transport en vrac détermineront le nombre des véhicules », *Le Soleil*, (27 juillet 1973) 6.

émerger [des] réformes »⁵⁶, ce qui peut inspirer les travailleurs autonomes d'aujourd'hui. Ajoutons que même si, depuis 1973, la déréglementation économique complète du secteur a parfois été recommandée⁵⁷, qu'il y a eu déréglementation partielle le 1^{er} janvier 2000⁵⁸, et que le gouvernement avait prévu que la déréglementation serait complétée le 1^{er} janvier 2007⁵⁹, la réglementation partielle a néanmoins été maintenue⁶⁰. Qui plus est, après avoir laissé planer un doute quant au renouvellement de l'encadrement réglementaire⁶¹, le gouvernement semble avoir renoncé, en 2018, à le faire disparaître⁶².

La réglementation actuelle de ce secteur nous apparaît certes être un modèle intéressant, qui institutionnalise des structures propres à favoriser l'action collective de travailleurs autonomes. Cela dit, il s'agit d'une réglementation complexe⁶³. De plus, contrairement à certaines réglementations qui s'appliquent à un contingent plus important de la population (ou à des situations plus fréquentes), elle génère moins de jurisprudence, et la doctrine qui la concerne est pratiquement inexistante. En élaborant notre projet de mémoire, nous avons envisagé de combler cette dernière lacune en décrivant et en analysant la réglementation actuelle. Cependant, notre travail préliminaire nous a conduit à remarquer que vu la complexité de la réglementation et l'ambiguïté de plusieurs de ses règles, il nous fallait souvent remonter plusieurs années (voire plusieurs décennies) en arrière pour comprendre l'origine d'un principe

⁵⁶ Bernstein et al, *supra* note 33 à la p 178.

⁵⁷ Québec, Groupe de travail sur la déréglementation, *Réglementer moins et mieux*, 1986 (président : Reed Scowen), à la p 225 ; Michel Towner, « Opinion dissidente d'un des experts du comité », dans Comité d'experts, *supra* note 41, à la p 6 (l'opinion dissidente débute immédiatement après la 181^e page du rapport).

⁵⁸ Québec, Assemblée nationale, *Journal des débats*, « Projet de loi no 89, Loi modifiant la Loi sur les transports en matière de camionnage en vrac », Adoption, 36-1, n° 81 (17 décembre 1999) à 11:20 (Guy Chevrete).

⁵⁹ Québec, Ministère des Transports, *Rapport annuel 2000-2001*, Ste-Foy (Québec), Les Publications du Québec, 2001, à la p 45 (col de dr).

⁶⁰ « Camionnage en vrac - Le ministre des Transports maintient l'encadrement du courtage », *Canada NewsWire* (20 décembre 2006).

⁶¹ *Ibid.* Le renouvellement de 2006 prévoyait une réévaluation en 2012. En 2011, il y a eu prolongation jusqu'au 31 mars 2017 : voir *Règlement modifiant le règlement sur le courtage en services de camionnage en vrac*, D1279-2011, (2011) GOQ II 5525A, art 5. Voir également Québec, Assemblée nationale, *Journal des débats*, « Encadrement de l'industrie du camionnage en vrac » 41-1, n° 169 (10 mai 2016) à la p 10860 (Martine Ouellet et Jacques Daoust).

⁶² *Courtage en services de camionnage en vrac — Modification* (projet de règlement), (2017) GOQ II 5506 : « Ce projet de règlement a pour objet de rendre permanent l'encadrement du courtage en services de camionnage en vrac. » Le projet a été adopté en 2018 avec une modification mineure (ajout d'un deuxième alinéa à l'article 9 ; comparer les arts 3 du projet et du règlement) : *Règlement modifiant le Règlement sur le courtage en services de camionnage en vrac*, D159-2018, (2018) GOQ II 1403. Voir également : « Québec prévoit rendre permanent l'encadrement actuel du camionnage en vrac », *Canada NewsWire* (29 novembre 2017).

⁶³ Cette complexité a notamment été relevée par la Cour d'appel dans l'arrêt *Jeannotte (Transport Yvon Jeannotte enr) c Commission de la construction du Québec*, 2006 QCCA 1616, au para 6. Les motifs ont été rédigés par le juge Baudouin.

ou d'une structure instituée. Par ailleurs, généralement, il ne suffisait pas de lire la version antérieure d'une loi ou d'un règlement pour comprendre le but poursuivi par une règle ; vu le peu de jurisprudence exposant les situations factuelles auxquelles elle devait s'appliquer, il fallait que nous nous livrions à un travail d'historien pour en trouver dans d'autres sources (non-juridiques, celles-là). Nous avons donc finalement jugé que pour tenter d'expliquer correctement la réglementation actuelle, il valait mieux commencer par le début, et étudier les origines de la première version de la réglementation.

Pour être réaliste, la portée de la recherche sera restreinte à la période allant du 22 juillet 1965 au 29 juin 1973. La première date marque le début de la grève de l'*Association provinciale des propriétaires de camion-basculé*⁶⁴, (ci-après « APPCB »⁶⁵), grève qui a entraîné la mise sur pied, par le gouvernement⁶⁶, du Comité d'étude de la cédule des justes salaires au sujet des taux de transport⁶⁷ (dit « comité Lippé »⁶⁸). Le rapport produit par ce comité (ci-après « rapport Lippé ») a servi de point de départ à l'élaboration de la réglementation⁶⁹.

La seconde date (29 juin 1973) marque l'adoption du *Règlement 12 sur le camionnage en vrac*⁷⁰ (ci-après « R12 »), règlement qui est venu mettre en place les pièces qui ont fait de la réglementation du secteur une réglementation économique complète. Notre mémoire représente ainsi la première étape vers une

⁶⁴ C'est le nom exact sous lequel l'Association a été constituée en vertu de la *Loi sur les syndicats professionnels* le 13 octobre 1964 (*L'Association provinciale des propriétaires de camion-basculé*, (1964) GOQ 5522). Notons que dans les journaux, le nom exact de l'association ne sera pratiquement pas utilisé ; nous n'avons relevé qu'un seul article qui le faisait : « 200 camionneurs devaient marcher cet après-midi sur le Parlement », *La Presse*, (14 septembre 1965) 2. [« 200 camionneurs », *LP* (14 sept 1965) 2]. La plupart du temps, le nom utilisé était suffisamment semblable pour qu'on comprenne que c'était de cette association qu'il s'agissait ; par ailleurs, le contexte (en particulier le nom des représentants cités ou mentionnés dans l'article) permettait de confirmer.

⁶⁵ Ce sigle est seulement utilisé pour raccourcir le texte. Il ne s'agit pas d'un acronyme « consacré » ; dans les sources que nous avons consultées, nous ne l'avons jamais vu être utilisé par qui que ce soit (y compris l'Association elle-même).

⁶⁶ *Arrêté en conseil concernant un comité d'étude de la cédule des justes salaires au sujet des taux de transport*, AC 1643-65 (1965), non-publié dans la Gazette officielle du Québec. [AC 1643-65] En ligne : <<http://www.bibliotheque.assnat.qc.ca/guides/fr/document/182>>

⁶⁷ Rapport Lippé, *supra* note 43.

⁶⁸ Du nom de son président, le juge de district René Lippé. Voir par exemple : « Le mandat du comité Lippé », *Le Soleil*, (18 mars 1968) 3 ; Confédération des syndicats nationaux, « Johnson pourrait sauver des dizaines de millions par année », *Le Travail* n° 44 (mars 1968) 12, aux pp 12-15 ; Claude Dufresne, « Les pneus à crampons et l'état des routes », *L'Action*, (23 avril 1970) 6.

⁶⁹ Québec, Assemblée nationale, *Journal des débats*, « Projet de loi 23, Loi des transports », 2^e lecture, 29-2, n° 58 (15 juin 1971) aux pp 2493 et 2497 (Georges-E. Tremblay) ; Québec, Assemblée nationale, *Journal des débats*, « Camionneurs-artisans », 29-3, n° 8 (17 mars 1972) à la p 250 (Bernard Pinard). Voir également : CRI 1968, *supra* note 43 aux pp 169—201.

⁷⁰ AC 2389-73, (1973) GOQ II 4269.

meilleure compréhension de la réglementation actuelle (d'ailleurs, malgré les réformes et les nombreuses modifications de moindre envergure subies par la réglementation depuis 1973, nous remarquons que la réglementation actuelle, bien qu'elle fasse usage d'un vocabulaire différent, ne dépasse pas complètement celui qui connaît son origine).

Dans une très large mesure, le récit que nous ferons dans ce mémoire suivra, du début à la fin, l'ordre chronologique. Concurrément, il suivra les quatre étapes de la séquence suivante : au départ, il y avait une situation problématique (une réglementation inadéquate, l'exploitation de travailleurs par des donneurs d'ouvrage, un partage inéquitable du travail); les personnes qui en souffraient se sont mobilisées pour la dénoncer, pour attirer sur elle l'attention du public et du gouvernement, et pour faire pression pour que celui-ci intervienne; les revendications ont été entendues, étudiées, et des solutions possibles ont été envisagées (des mémoires et des rapports ont été produits); finalement, une solution a été retenue (une nouvelle réglementation économique a été adoptée)⁷¹.

Notons que plusieurs acteurs étaient concernés dans ce dossier, et les problèmes des uns n'étaient pas nécessairement ceux des autres. Cela requerrait que nous portions régulièrement notre attention sur différents acteurs (en l'occurrence les associations de camionneurs-propriétaires, les associations de donneurs d'ouvrage, et le gouvernement). Cela dit, vu nos préoccupations de recherche (la protection des travailleurs, l'amélioration de leur sort) nous avons particulièrement insisté sur le parcours et la perspective des camionneurs-propriétaires (et de leurs associations). De toute façon, ce sont ces travailleurs qui souffraient le plus de la situation initiale, qui ont été le moteur du changement, et qui ont requis les interventions les plus complexes et importantes de la part de l'État (leurs adversaires donneurs d'ouvrage, après tout, étaient défenseurs du *statu quo*, de la déréglementation et du libre marché). Bref, s'il y a eu une réglementation, ultimement, c'est avant tout à cause de la lutte des camionneurs-propriétaires.

Ce mémoire est ainsi divisé en quatre chapitres. Nous débuterons, au chapitre I du mémoire, en décrivant la situation initiale et les forces en présence : il sera question du marché du camionnage en vrac

⁷¹ La séquence s'inspire quelque peu des trois premières étapes du « processus séquentiel des politiques gouvernementales » d'Anderson, processus présenté dans le chapitre rédigé par Luc Bernier et Guy Lachapelle (« L'étude des politiques gouvernementales ») dans Stéphane Paquin, Luc Bernier et Guy Lachapelle, dir, *L'analyse des politiques publiques*, Montréal, Presses de l'Université de Montréal, 2010, 9 à la p 14. Avant de débiter cette séquence, nous présentons toutefois la situation problématique qui a éventuellement été « mise à l'ordre du jour ». C'est d'ailleurs pour cela que notre mémoire compte quatre chapitres et non trois.

« agrégats », des déséquilibres qui y régnaient, des acteurs qui y œuvraient, et des insuffisances de la réglementation économique de l'époque. Au chapitre II, nous ferons état des moyens de pression utilisés (grèves, manifestations, blocus, etc.) par les camionneurs-propriétaires pour attirer l'attention sur leur situation et forcer le gouvernement à s'en occuper. Nous ferons état des problèmes particuliers qu'ils dénonçaient, et des différentes revendications qu'ils formulaient. Au chapitre III, nous étudierons le rapport du comité Lippé, ses constats et ses recommandations, et comment ces dernières ont été reçues par les différents acteurs (camionneurs-propriétaires, donneurs d'ouvrage et gouvernements). Finalement, au chapitre IV, nous présenterons la solution qu'a finalement retenue le gouvernement, soit le *Règlement 12 sur le camionnage en vrac*.

Avant d'entrer dans le vif du sujet, nous allons cependant brièvement exposer les méthodes que nous avons utilisées pour réaliser cette recherche.

MÉTHODOLOGIE

Pour l'ensemble de la recherche historique sur la lutte ayant mené à l'adoption de la réglementation (soit la période allant de juillet 1965 à juillet 1973), nous avons utilisé la banque de journaux numérisés « Revues et journaux québécois » de *Bibliothèques et Archives nationales Québec* (ci-après « BAnQ »). En ce qui concerne particulièrement la période allant du 22 juillet 1965 au 16 septembre 1965, nous avons en plus consulté des journaux microfilmés disponibles à la Collection nationale de la Grande Bibliothèque⁷². En effet, en cours de route, nous avons constaté que pendant cette période d'environ huit semaines, la couverture des événements que nous cherchions à décrire était parcellaire⁷³. Consulter les microfilms nous a permis de combler certains vides, et de préciser, par recoupage, certaines informations trouvées dans d'autres journaux. Cela dit, il s'agit d'une méthode très chronophage ; c'est pourquoi nous ne l'avons pas maintenue pour l'ensemble de la période étudiée (1965-1973). La liste exhaustive des journaux que nous avons consultés (ainsi que leur lieu d'édition) se trouve à l'annexe A (page 124). Précisons ici que bien le *Manuel canadien de la référence juridique*⁷⁴ exige que soit indiqué le lieu d'édition d'un journal chaque fois qu'on y fait référence en bas de page, nous ne le ferons pas, puisque le nombre de journaux que nous citons est très grand. Par ailleurs, pour les mêmes raisons, lorsque nous avons dû citer plusieurs fois le même article de journal, nous avons donné la référence complète la première fois, puis nous l'avons abrégée les fois suivantes en incluant seulement le nom de famille de l'auteur, le sigle (ou l'abréviation, selon le cas) du journal dans lequel l'article a paru (par exemple « JdM » pour *Le Journal de Montréal* ou « LP » pour *La Presse*), la date de publication, et la page de l'article, avec un renvoi vers la note de bas de

⁷² 475, boulevard de Maisonneuve Est, Montréal (Québec), H2L 5C4.

⁷³ Il ne semble pas y avoir un suivi au jour le jour dans quelque quotidien que ce soit. Pour certaines journées de grève, aucun événement n'a été rapporté dans les journaux consultés (c'est d'ailleurs pourquoi l'annexe B de notre mémoire ne comporte aucune page pour certaines journées entre le 23 juillet et le 12 août 1965). Est-ce parce qu'il ne s'est « rien passé » ? Est-ce plutôt parce qu'aucun journaliste n'a été affecté au dossier ? Rien ne nous a permis de le savoir. Enfin, ce n'est qu'une hypothèse, mais en matière de grèves, il y avait largement de quoi occuper les journalistes à la fin de l'été 1965. En cherchant des articles pertinents, d'autres grèves nous ont paru avoir parfois eu préséance (en termes d'articles, de premières pages, etc.) : celles des postiers, des plombiers et électriciens de Québec, des manutentionnaires de grain du port de Montréal, et des employés de La Grenade (manufacturier de chaussures). D'autres grèves ou menaces de grève ont également retenu l'attention : CEZ (à Valleyfield), Hydro-Québec, Northern Electric, et E.B. Eddy Co.

⁷⁴ *Manuel canadien de la référence juridique*, 9^e éd, Toronto, Thomson-Reuters, 2018.

page contenant la référence complète⁷⁵. La liste des abréviations et des sigles utilisés à cette fin se trouve également à l'annexe A (page 124).

Outre les articles de journaux, nous avons aussi consulté les débats parlementaires, les mémoires déposés en commissions (parlementaires ou d'enquête), les rapports de commissions d'enquête, les rapports d'experts, de même que les articles et les lettres ouvertes publiés dans les organes d'associations. Sauf dans ce dernier cas, la plupart de ces documents étaient accessibles sur le site Web de l'Assemblée nationale ou celui de BAnQ.

Pour pouvoir décrire la réglementation de 1973, nous en avons étudié directement ses composantes, soit le *Règlement 12 sur le camionnage en vrac*, les articles pertinents de sa loi habilitante (la *Loi des transports*⁷⁶ de 1972), ainsi que les clauses de contrats publics par lesquelles le ministère de la Voirie réservait des parts de marché à certaines catégories de camionneurs.

⁷⁵ En effet, le nom de l'auteur et l'année n'auraient pas suffi, puisque les journalistes publient plusieurs articles par année, par mois, par semaine, voire par jour.

⁷⁶ Loi des transports, LQ 1972 c 55.

CHAPITRE 1

AUX ORIGINES DE LA LUTTE DES CAMIONNEURS-PROPRIÉTAIRES

Dans ce chapitre, nous tâcherons d'exposer les circonstances qui ont pu donner lieu aux grèves, aux manifestations, et aux blocages de chantiers de construction que nous allons étudier au chapitre 2. Autrement dit, il s'agit d'illustrer la situation de départ que la lutte des camionneurs-propriétaires a cherché à remettre en cause.

1.1 Le marché du camionnage en vrac « agrégats »

Comme le soulignait le rapport Lippé, à l'époque de la lutte qui fait l'objet de ce mémoire, « [l]e marché du camionnage pour le transport du sable, du gravier et de la pierre, [était] dominé par les contrats du ministère de la Voirie »⁷⁷. En étudiant la période de 1965 à 1973, dans ce secteur du camionnage, nous avons *seulement* pu observer des conflits qui portaient, ultimement, sur du travail à effectuer dans le cadre de *contrats publics*. La plupart du temps, il s'agissait de contrats de construction ou de réparation de routes accordés par le ministère de la Voirie; mais il a occasionnellement été question de construction d'autres ouvrages, comme des complexes hydroélectriques (contrats d'Hydro-Québec⁷⁸) ou un égout collecteur (contrat d'une municipalité)⁷⁹. L'État n'était techniquement pas le seul à avoir besoin d'agrégats pour la construction de ses projets (il existait des contrats – ou « marchés » – privés⁸⁰); mais en raison de leur importance, c'est sur les contrats publics que la lutte a porté.

Il importe d'insister sur le fait que les conflits que nous avons pu répertorier portaient sur des travaux qui n'étaient pas exécutés par l'État *lui-même*⁸¹. Il s'agissait certes de travaux publics, en ce sens qu'ils étaient réalisés *pour* et *à la demande de* l'État; mais leur réalisation proprement dite était la charge

⁷⁷ Rapport Lippé, *supra* note 43 à la p 10.

⁷⁸ Un conflit sur la Côte-Nord, réglé pendant l'été 1965 (mais qui avait commencé en 1962), concernait le transport à effectuer dans le cadre de la construction du complexe Manic-Outardes. Voir : « L'Hydro reconnaît la coopérative comme seul et unique représentant », *Le Devoir*, (11 mai 1965) 1 ; J.-L. Hardy, « Quelque 125 camionneurs protestent ! », *Le Soleil*, (27 mars 1962) 19 ; Claude Tessier, « Le blocus routier est levé », *Le Soleil*, (30 mars 1962) 1; et « Les camionneurs de la Côte-Nord auront plus de 50% des contrats de "Manic" », *Le Soleil*, (26 juillet 1962) 2.

⁷⁹ François Aubin, « Grève de sympathie envers des confrères détenus », *La Tribune*, (14 août 1965) 4, et « Le maire de Granby appuie l'initiative des camionneurs », *La Tribune*, (14 août 1965) 4.

⁸⁰ Rapport Lippé, *supra* note 43 à la p 40. Voir Comité d'experts, 1999, *supra* note 41 à la p 75, pour une utilisation de l'expression « marchés privés ».

⁸¹ Au long de la période étudiée (1965-1973), nous n'avons remarqué aucun conflit dans lequel les travaux réalisés par l'État lui-même étaient un enjeu.

d'entrepreneurs généraux (« entrepreneurs en travaux publics »⁸²) qui avaient décroché des contrats publics de construction par voie de soumission⁸³. Notons qu'en ce qui concerne plus précisément le transport des matériaux nécessaires à la réalisation des travaux, selon ses capacités ou les avantages qu'il pouvait y voir, l'entrepreneur général qui avait obtenu un contrat pouvait réaliser lui-même le transport⁸⁴, ou en confier une partie à des sous-contractants⁸⁵ (qui pouvaient d'ailleurs à leur tour accorder des sous-contrats⁸⁶).

1.2 Un marché déséquilibré, propice à l'exploitation des camionneurs-propriétaires

Pour schématiser très simplement, nous dirons qu'il y avait dans le marché du camionnage en vrac « agrégats », d'une part, des *demandeurs de services de camionnage*, soit des personnes qui souhaitent faire déplacer certains matériaux de construction (du sable, du gravier de la pierre, de l'asphalte, etc.), et d'autre part, des *offrants de services de camionnage*, soit des personnes qui étaient propriétaires de camions et qui souhaitent être rémunérées pour déplacer ces matériaux.

En considérant ce schéma simplifié, on pourrait penser⁸⁷ que les *demandeurs* cherchaient à obtenir les services de camionnage à moindre coût, tandis que les *offrants* cherchaient à recevoir la rémunération la plus élevée possible pour leurs services. Il s'agit là de désirs contradictoires, qui pouvaient se solder par des compromis parfois acceptables pour les deux groupes... et parfois non. En l'occurrence, pendant la période étudiée, il s'est avéré que la demande de services de camionnage (bien qu'elle ait été très grande par moments à certains endroits, en particulier dans la grande région de Montréal en prévision de l'Expo '67⁸⁸) était insuffisante par rapport à la capacité des offrants de services⁸⁹. Conséquemment, d'une part, les offrants de services se disputaient l'ouvrage entre eux, ce qui se manifestait par exemple lorsque des regroupements d'offrants demandaient à l'État de réglementer pour réserver des parts de marchés publics

⁸² Rapport Lippé, *supra* note 43 à la p 10.

⁸³ Rapport Lippé, *supra* note 43 aux p 6, 7 et 16.

⁸⁴ Cette possibilité est mentionnée dans le Rapport Lippé, *supra* note 43 à la p 12.

⁸⁵ *Ibid* à la p 11. Voir par exemple : *Bau-Val Inc c Québec (PG)*, [1972] CA 727 ; AZ-72011190 (SOQUIJ) (Qc CA)

⁸⁶ *Ibid*.

⁸⁷ Et on semble l'avoir pensé effectivement : voir Rapport Lippé, *supra* note 43 aux pp 6, 7 et 14.

⁸⁸ « L'Expo de 67 demandera un effort démesuré à la Voirie », *Le Soleil*, (8 février 1963) 3 ; Québec, Ministère de la Voirie, *Rapport de l'exercice au 31 mars 1964*, Québec, 1964, à la p 11 ; et « Un véritable faisceau d'autoroutes amène les visiteurs aux portes de l'Expo 1967 », *L'Action*, (11 juillet 1967) 5.

⁸⁹ Rapport Lippé, *supra* note 43 aux pp 6 et 7. Voir aussi p 26, en particulier la recommandation a).

à certaines catégories d'offrants plutôt qu'à d'autres⁹⁰, ou encore, lorsque des offrants contribuaient aux campagnes électorales (ou au patrimoine de fonctionnaires de la Voirie⁹¹) afin d'être favorisés dans l'attribution du travail⁹² (on pourrait également considérer, comme exemple, le chargement des camions au-delà des limites de poids permises, ce qui diminuait la quantité d'ouvrage disponible pour les autres offrants⁹³). D'autre part, les offrants de services de camionnage luttaienent contre les demandeurs, afin que ceux-ci paient davantage pour les services offerts; cela prenait la forme de grèves⁹⁴, de blocages de chantiers⁹⁵ (ou de carrières/sablières⁹⁶), ou encore la forme de représentations en commission parlementaire ou de manifestations pour demander au gouvernement qu'il intervienne pour augmenter les tarifs⁹⁷ ou pour renforcer la réglementation⁹⁸ et son application⁹⁹.

Les demandeurs de services de camionnage, quant à eux, n'avaient bien évidemment pas à se plaindre de la situation: ils avaient l'embarras du choix quant aux offres de services dont ils avaient besoin, et ils pouvaient obtenir ces services à bas coût. Le rapport Lippé, après avoir fait état des déséquilibres qui

⁹⁰ Voir par exemple : Groupe de travail sur le rapport Lippé, *Procès-verbal*, 3^e séance (22 août 1968) aux pp 2-3 [non publié] (accorder une préférence aux artisans seulement plutôt qu'aux artisans ET aux autres entrepreneurs en camionnage) [GTRL PV 3] ; ou Rapport Lippé, *supra* note 43 à la p 8 (revendication 4 : dans le partage de l'ouvrage entre les camionneurs et les entrepreneurs en construction, augmenter la part réservée aux camionneurs).

⁹¹ Dans un article d'André Bellemare (« Attendre le rapport de la commission d'enquête », *Le Nouvelliste*, (19 août 1966) 4), un représentant de camionneurs évoque le versement de pots-de-vin (ou plutôt, de whisky...) à des « contremaîtres », ce qui semble faire référence à des fonctionnaires de la Voirie et des Travaux publics plutôt qu'à des contremaîtres d'entreprises privées. Voir par exemple : Gilles Daoust et François Trépanier, « Les camionneurs de Lotbinière consentent à lever leur blocus », *La Presse*, (22 juin 1966) 2 [Daoust et Trépanier, *LP* (22 juin 1966) 2], et François Trépanier, « Il est de mon devoir d'alerter l'opinion publique – M. Parent », *La Presse*, (13 août 1966) 1, où l'on parle de « contremaître de la Voirie » et de « contremaître général à la Voirie » pour désigner des fonctionnaires.

⁹² C'est le phénomène qu'on appelait à l'époque « patronage politique » ou simplement « patronage ». Voir Rapport Lippé, *supra* note 43 à la p 46, et, par exemple Daoust et Trépanier, *LP* (22 juin 1966) 2 *supra* note 91.

⁹³ Rapport Lippé *supra* note 43 aux pp 14 et 15. Voir aussi : Louis Falardeau, « L'intervention de Québec peut seule mettre fin au conflit », *La Presse*, (10 août 1965) 3. [Falardeau, *LP* (10 août 1965) 3]

⁹⁴ Par ex. : Jacques Lafrenière, « Les propriétaires de camions à bascule font la grève pour être mieux payés », *La Presse*, (24 juillet 1965) 28 [Lafrenière, *LP* (24 juil 1965) 28] ; « Des camionneurs protestent contre leur entrepreneur », *Le Soleil*, (31 juillet 1965) 36.

⁹⁵ Par ex. : « Rive Sud : nouvelle crise chez les propriétaires de camions », *La Presse*, (28 août 1965) 27. [« Rive Sud » *LP* 28 août 1965) 27]

⁹⁶ *La Presse* canadienne, « Des camionneurs de Matane bloquent l'entrée d'une carrière », *La Presse*, (25 août 1965) 72 ; Claude Brun, « Un policier de Saint-Eustache est condamné à un mois », *La Presse*, (22 avril 1966) 8. [Brun, *LP* (22 avril 1966) 8]

⁹⁷ CRI 1968, *supra* note 43 à la p 178 col de g (Paul-Étienne Bernier).

⁹⁸ Rapport Lippé, *supra* note 43 à la p 8. Voir aussi Jacques Rioux, « Les camionneurs s'en prennent au favoritisme », *L'Événement*, (14 septembre 1965) 1 [Rioux, *L'Év* (14 sept 1965) 1], sur la manifestation à Québec.

⁹⁹ Louis Falardeau, « La "grève" des propriétaires de camions à bascule se poursuit, ponctuée de violence », *La Presse*, (7 août 1965) 3 *in fine*. [Falardeau, *LP* (7 août 1965) 3]

avaient cours dans le secteur, a parlé d'un « marché noir à la baisse » quant aux taux de transport, et de « tout un système d'exploitation » à l'égard des camionneurs¹⁰⁰.

Dans ces circonstances, les demandeurs de services (tels l'État et les entrepreneurs généraux) n'avaient aucune raison de vouloir que la situation s'améliore pour les offrants de services. Cela se manifestait entre autres par le laxisme de l'État à faire respecter sa propre réglementation économique¹⁰¹, par les retards qu'il a introduits dans le traitement du dossier (refus de rendre public le rapport Lippé, multiplication des consultations, etc.¹⁰²), ou encore par la résistance des entrepreneurs en construction à la réglementation de leur industrie¹⁰³.

Au-delà de cette schématisation plus abstraite, il importe de préciser qui étaient, concrètement, les offrants et les demandeurs de services, et comment ils étaient regroupés.

1.3 Les acteurs : qui étaient les offrants et les demandeurs de services de camionnage, et comment étaient-ils regroupés ?

Dans la présente sous-section, nous expliquerons d'abord plus précisément qui étaient les offrants de services de camionnage (1.3.1) ; leurs caractéristiques communes, et celles en vertu desquelles étaient établis des sous-catégories ou des regroupements d'offrants. Nous présenterons ensuite les demandeurs de services de camionnage (1.3.2) et leurs regroupements.

1.3.1 Les offrants de services de camionnage

Les offrants de services de camionnage avaient tous en commun d'être des propriétaires de camions à benne, dont ils pouvaient se servir pour répondre aux demandes de transport d'agrégats. Au-delà de cette caractéristique commune, les offrants étaient distingués en fonction de deux paramètres : le nombre de camions que chacun possédait, et le caractère principal ou accessoire du camionnage dans ses activités.

¹⁰⁰ Rapport Lippé, *supra* note 43 aux pp 7 et 14.

¹⁰¹ *Ibid* à la p 20. Voir aussi : The Canadian Press, « 300 dump truck owners converge on Quebec City », *Sherbrooke Daily Record*, (14 septembre 1965) 7. [CP, *SRD* (14 sept 1965) 7]

¹⁰² Voir par exemple les commentaires du député libéral Bernard Pinard, alors dans l'opposition, dans Québec, Assemblée législative, *Débats de l'Assemblée législative du Québec* « Comité spécial des relations industrielles sur le camionnage », 28-3, (20 février 1969), à la p 620, col de g [CSRIC 1969].

¹⁰³ Par exemple : Roch Desgagné, « Les deux adversaires se retrouvent d'accord contre le gouvernement », *Le Soleil*, (26 février 1972) 13. [Desgagné, *Sol* (26 fév 1972) 13]

Par exemple, une des catégories d'offrants dont on a beaucoup discuté dans l'élaboration de la réglementation économique de 1973 était celle des « camionneurs artisans ». On appelait généralement « camionneur artisan » un camionneur qui ne possédait qu'un seul camion et qui le conduisait habituellement lui-même¹⁰⁴ (en ce sens, le camionneur artisan correspondait essentiellement à ce qu'on appelle aujourd'hui un travailleur autonome « solo »¹⁰⁵ ou « sans aide rémunérée »¹⁰⁶). Certaines conceptions étaient moins restrictives, et admettaient qu'un camionneur artisan puisse avoir deux camions¹⁰⁷ ou trois¹⁰⁸. D'autres l'étaient davantage, et exigeaient qu'en plus de n'avoir qu'un seul camion, le camionneur artisan ait pour principale occupation de le conduire¹⁰⁹. En posant une telle exigence, on cherchait à exclure de la catégorie des camionneurs artisans les propriétaires de camions qui n'étaient pas *d'abord* camionneurs: par exemple des garagistes, des cultivateurs voire des médecins ou des avocats¹¹⁰. Il importe de retenir ici que parmi les offrants de services de camionnage, le camionneur artisan (propriétaire d'un seul camion qu'il conduisait habituellement lui-même) était la plus petite offre, le plus dépendant à la demande de services de camionnage (surtout s'il n'avait pas d'autre activité et qu'il n'avait pas fini de payer son camion¹¹¹), et conséquemment, le plus vulnérable (surtout face à des donneurs d'ouvrage de grande taille comme les entrepreneurs généraux, ou les grandes entreprises de transport qui déléguaient une partie de leur ouvrage).

Outre les camionneurs artisans, il y avait parmi les offrants de services ce qu'on appelait généralement des « entrepreneurs »; on utilisait ce terme pour désigner les entreprises de camionnage qui n'étaient pas des camionneurs artisans¹¹². Ainsi, une personne pouvait être « entrepreneur » parce qu'elle était propriétaire de plusieurs camions (deux, trois, ou plus, selon la définition retenue de « camionneur

¹⁰⁴ Rapport Lippé, *supra* note 43 à la p 7.

¹⁰⁵ Choko, *supra* note 3 à la p 451 (plus précisément à la note de bas de page 87).

¹⁰⁶ D'Amours 2003, *supra* note 28, à la p 6.

¹⁰⁷ Rapport Lippé, *supra* note 43 à la p 47.

¹⁰⁸ R12, art 12.76. Voir aussi Québec, Assemblée nationale, Commission permanente des Transports, « Projet de loi no 23 — Loi des transports », Journal des débats, 29-2, n° 79 (31 août 1971) à la p B-3763 col de g (Jean-Marc Béliveau). [CPT 1971]

¹⁰⁹ Par exemple, CRI 1968, *supra* note 43 à la p 174 (Paul-Étienne Bernier et Maurice Bellemare).

¹¹⁰ *Ibid.* Voir également Association nationale des camionneurs indépendants inc, *Mémoire à la Commission d'enquête sur les taux de transport des camions à bascule*, (auteur : William Lemelin) 1966 à la p 2 ; Michel Rioux, « Le camionnage : dernier bastion du 'patronnage' [sic] », *L'Action*, (26 avril 1969) 2 ; Rapport Lippé, *supra* note 43 aux pp 6 et 11; « Lévesque : l'Hydro-Québec n'est pas une société de bienfaisance », *Le Devoir*, (23 juillet 1962) 12 ; Michel Rioux, « 'Trop de camionneurs !' », *L'Action*, (1^{er} mai 1969) 2.

¹¹¹ Rapport Lippé, *supra* note 43 à la p 11.

¹¹² CRI 1968, *supra* note 43 à la p 174 col de g (Paul-Étienne Bernier) ; R12, art 12.1(c) et (d).

artisan ») – et ce, même si elle avait pour principale occupation de conduire un de ses camions (le cas échéant, elle correspondait à la définition ce qu’on appelle aujourd’hui un travailleur autonome « avec aide »¹¹³). Il faut noter que même en n’ayant qu’un seul camion, une personne était considérée « entrepreneur » si elle ne le conduisait pas elle-même¹¹⁴. Par ailleurs, il faut savoir que parmi les « entrepreneurs » en camionnage, certains étaient des entreprises de grande taille¹¹⁵, propriétaires de dizaines de camions à benne¹¹⁶ (et employant vraisemblablement autant de chauffeurs, sinon davantage). Il importe de retenir ici que plus les caractéristiques de l’entrepreneur se rapprochaient de celles de l’artisan (en termes de taille et de diversification des activités), plus il était vulnérable. D’ailleurs, au cours de la période étudiée, les petits entrepreneurs en camionnage ont souvent fait cause commune avec les camionneurs artisans. Cela dit, au-delà d’un certain seuil (généralement de trois camions), cette communauté d’intérêts n’était pas considérée comme suffisante, et les associations qui accueillaient des entrepreneurs de plus grande taille étaient considérées comme suspectes¹¹⁷.

En ce qui concerne justement les *associations* d’offrants de services, dans le présent mémoire, nous insisterons particulièrement sur les activités des regroupements ayant visé une représentation provinciale (même si, dans certains cas, leur rayon d’action ou leur sphère d’influence ont pu être plus localisés), et sur ceux qui ont eu une influence plus importante dans la progression du dossier de la réglementation du camionnage en vrac (c’est-à-dire ceux qui ont mené des grèves, des manifestations, qui ont déposé des mémoires en commission, etc.).

En 1965, les principales associations « provinciales » étaient l’Association provinciale des propriétaires de camion-basculé (APPCB), et la Fédération des propriétaires de camions du Québec (FPCQ).

L’APPCB a été fondée le 13 octobre 1964¹¹⁸; ses activités n’ont toutefois pas été mentionnées dans les journaux avant la fin juillet 1965, lorsqu’elle a déclenché une importante grève à Montréal. Selon la plupart

¹¹³ Voir par exemple D’Amours 2003, *supra* note 28, à la p 35.

¹¹⁴ *Ibid.* Voir aussi Rapport Lippé, *supra* note 43 à la p 7.

¹¹⁵ Dans le Rapport Lippé, *supra* note 43 à la p 20, on parle de « grandes entreprises de transport ».

¹¹⁶ Par exemple, l’entreprise Léo Tremblay Transport, qui possédait 125 camions ; voir Lafrenière, *LP* (24 juil 1965) 28, *supra* note 94.

¹¹⁷ Jacques Rioux, « Retour au travail des camionneurs-artisans », *L’Événement*, (16 septembre 1965) 36 [Rioux, *L’Év* (16 sept 1965) 36]. On peut également voir que lors de son adoption en 1973, le *Règlement 12* permettait (pour une période limitée) que des propriétaires de deux ou trois camions (mais pas plus) puissent faire partie d’associations de camionneurs-artisans. Voir : R12, art 12.76, ainsi que 12.1(c) et 12.54.

¹¹⁸ L’Association provinciale des propriétaires de camion-basculé, (1964) GOQ 5522.

des articles de journaux, elle comptait 1500 membres¹¹⁹ à l'été 1965 (quatre articles disaient plutôt 1000¹²⁰). L'APPCB agissait principalement dans la grande région de Montréal. Son leader le plus en vue était le « conseiller technique » de l'association, William Lemelin¹²¹ (qui était également président du Syndicat de la construction de Montréal, affilié à la Confédération des syndicats nationaux¹²²), suivi du conseiller juridique M^e Gérard Deniger¹²³. L'APPCB défendait d'abord des artisans et des petites entreprises de camionnage¹²⁴. En voulant accroître ses effectifs¹²⁵, elle a éventuellement admis dans ses

¹¹⁹ Lafrenière, *LP* (24 juil 1965) 28, *supra* note 94; André Béliveau, « Les camionneurs sont satisfaits du règlement », *La Presse*, (12 août 1965) 2 [Béliveau, *LP* (12 août 1965) 2] ; « Assemblée », *Montréal-Matin*, (26 juillet 1965) 3 ; « Encore un incident », *Montréal-Matin*, (27 juillet 1965) 8 ; « Five Trucks Blown Up In Park Lot », *The Montreal Star*, (2 août 1965) 4 ; « Grève des camionneurs », *Le Devoir*, (26 juillet 1965) 3 ; « Grève des camions à bascule : autre incident », *La Presse*, (26 juillet 1965, 2^e éd) 2 [« Autre incident », *LP* (26 juil 1965, 2^e éd) 2] ; « Four Men Arrested In Strike », *The Gazette*, (26 juillet 1965) 13 [« Four Men », *Gaz* (26 juil 1965) 13] ; « Les propriétaires de camions à bascule : GRANDE VICTOIRE », *Montréal-Matin*, (13 août 1965) 3 ; « TENTATIVE MANQUÉE À L'EXPO », *Le Journal de Montréal*, (28 juillet 1965) 4 ; « Three Truck Drivers Charged », *The Montreal Star*, (30 juillet 1965) 21 ; « Truck Drivers Block Expo Site Entrance », *The Gazette*, (28 juillet 1965) 1.

¹²⁰ Gilles Pratte, « La grève des camionneurs prend de l'ampleur », *La Presse*, (27 juillet 1965) 1 [Pratte, *LP* (27 juil 1965) 1] ; « Le conflit prend de graves proportions », *Montréal-Matin*, (28 juillet 1965) 2 ; « Truckers Accused Of Violence », *The Montreal Star*, (24 juillet 1965) 1 [« Truckers Accused », *MS* (24 juil 1965) 1] ; *La Presse canadienne*, « La grève des camions à bascule a des échos devant le tribunal », *Le Nouvelliste*, (11 août 1965) 1.

¹²¹ Pratte, *LP* (27 juil 1965) 1 *supra* note 120 ; Falardeau, *LP* (7 août 1965) 3 *supra* note 99.

¹²² « Union des 14 syndicats CSN de la construction », *Le Devoir*, (3 mai 1965) 3. Voir aussi : Syndicat de la construction de Montréal (C.S.N.), (1965) GOQ 2499. Avant d'occuper cette fonction, M. Lemelin avait été président du Syndicat national des mécaniciens et opérateurs de machinerie, également affilié à la CSN. Voir : « C. Poupart Ltée », *Labour* [n° 41], (janvier 1965) 15.

¹²³ M^e Deniger a, à l'occasion, agi avec M. Lemelin comme porte-parole de l'APPCB. Voir par exemple : Gilles Pratte, « Les grévistes lancent un appel aux propriétaires de petites carrières contre le "cartel" de Montréal », *La Presse*, (3 août 1965) 6, [Pratte, *LP* (3 août 1965) 6] et « "Camions à bascule : il est urgent pour le gouvernement d'assurer la sécurité d'emploi des camionneurs-artisans" – M. William Lemelin », *La Presse*, (30 septembre 1965) 8 [« Sécurité d'emploi », *LP* (30 sept 1965) 8]. M^e Deniger a aussi représenté des grévistes accusés pour des gestes posés pendant la grève de juillet et août 1965. Voir par exemple : « Cinq camionneurs accusés de voies de fait et de méfait public », *La Presse*, (30 juillet 1965) 35 [« Cinq camionneurs », *LP* (30 juil 1965) 35] ; Maurice Morin, « "Les grèves vont trop loin lorsqu'elles atteignent le stade de la violence" – le juge Blain », *La Presse*, (11 août 1965) 3 [Morin, *LP* (11 août 1965) 3] ; Brun, *LP* (22 avril 1966) 8 *supra* note 96.

¹²⁴ Plusieurs expressions ont été utilisées pour décrire les grévistes et les membres de l'APPCB pendant la grève de l'été 1965 : « artisans », « artisans-camionneurs », « camionneurs indépendants », « dump truck operators », « petits propriétaires de camions », etc. Parmi les expressions que nous avons croisées à la lecture des journaux, celle qui sous-entendait la plus grande taille d'entreprise pour décrire les membres de l'APPCB était « propriétaires de petites flottes de camions » ; elle n'a été utilisée qu'une seule fois, soit dans l'article suivant : « Sabotage à Saint-Michel : cinq camions à bascule sont dynamités et brûlent », *La Presse*, (2 août 1965) 3 [« Sabotage », *LP* (2 août 1965) 3]. Par ailleurs, vu les revendications et les prises de position de l'APPCB visant à défendre les intérêts d'artisans et de petits propriétaires de camions, nous croyons qu'il est justifiable de croire que l'essentiel de son effectif était composé de d'artisans ou de « petites entreprises de camionnage ». Voir par exemple : Jacques Lafrenière, « Camions à bascule : la situation est chaotique », *La Presse*, (19 août 1965) 3 [Lafrenière, *LP* (19 août 1965) 3] ; « Rive Sud » *LP* 28 août 1965) 27 *supra* note 95 ; et « Sécurité d'emploi », *LP* (30 sept 1965) 8 *supra* note 123.

¹²⁵ L'association se disait en recrutement, à la mi-août. Voir Lafrenière, *LP* (19 août 1965) 3, *supra* note 124. En une semaine, selon les chiffres qu'elle donnait, ses effectifs seraient passés de 1500 à 2000. À la fin septembre, elle disait

rangs des entreprises de plus grande taille¹²⁶, ce qui semble avoir causé sa perte. En effet, au début de l'année 1966, M. Lemelin et M^e Deniger ont été relevés de leurs fonctions à l'APPCB, et l'association ne semble plus avoir été en activité après cela. De l'avis de M. Lemelin, l'APPCB avait alors été noyautée par des employés de grosses entreprises de Montréal¹²⁷, et était contrôlée par des « entrepreneurs » plutôt que par des « artisans camionneurs »¹²⁸.

Quant à la FPCQ, elle n'a apparemment jamais été officiellement constituée¹²⁹. Cela dit, ses actions ont été mentionnées pour la première fois dans les journaux à l'été 1965 (un conflit à Matane¹³⁰ et un à Armagh¹³¹, de bien moins grande ampleur que celui mené par l'APPCB pendant la même période). Nous ignorons combien de membres comptait la FPCQ, mais nous savons qu'il s'agissait d'une fédération de neuf syndicats de comté qui regroupaient des camionneurs et de petits entrepreneurs ne possédant pas plus de trois camions¹³². Les comtés des syndicats de la FPCQ se situaient globalement dans la région de Québec, mais s'étendaient jusqu'aux environs de Trois-Rivières à l'ouest, et de Matane à l'est¹³³. Le leader le plus en vue de la FPCQ était son secrétaire (ou « agent d'affaires »), J.-Marcel Arsenault (qui avait été auparavant secrétaire du Syndicat des camionneurs du Québec métropolitain¹³⁴). En plus de son implication dans les conflits de Matane et Armagh, la FPCQ a participé à une manifestation (conjointement

compter « plus de 2500 membres ». À la mi-février 1966, elle en aurait eu 3000. Voir : Béliveau, *LP* (12 août 1965) 2, *supra* note 119 ; Jacques Lafrenière, « Loin d'être terminée la grève des camions à bascule menace de prendre de l'ampleur », *La Presse*, (18 août 1965) 3 [Lafrenière, *LP* (18 août 1965) 3] ; « Sécurité d'emploi », *LP* (30 sept 1965) 8 *supra* note 123 et « La mésentente règne chez les propriétaires de camions à bascule », *La Presse*, (4 mars 1966) 48 [« Mésentente », *LP* (4 mars 1966) 48].

¹²⁶ Rioux, *L'Év* (16 sept 1965) 36 *supra* note 117. L'entreprise dont il est question dans cet article est décrite dans l'article suivant comme propriétaire de 125 camions : Lafrenière, *LP* (24 juil 1965) 28, *supra* note 94.

¹²⁷ D'après un témoignage recueilli par le journaliste Jacques Rioux (Rioux, *L'Év* (16 sept 1965) 36 *supra* note 117), William Lemelin aurait admis, lors d'une rencontre avec le sous-ministre de la Voirie à la mi-septembre 1965, que l'APPCB avait accueilli dans ses rangs Léo Tremblay Transport, une grosse entreprise qui possédait 125 camions. Voir : Lafrenière, *LP* (24 juil 1965) 28, *supra* note 94.

¹²⁸ « Mésentente », *LP* (4 mars 1966) 48 *supra* note 125.

¹²⁹ D'après nos recherches dans la Gazette officielle du Québec, aucune association, fédération ou syndicat portant un nom ressemblant à celui de la FPCQ n'a été constitué entre 1964 et 1967. Voir également Jacques Cimon, « Confusion au sujet du rôle que joue M. Arsenault dans un conflit ouvrier », *Le Soleil*, (26 août 1965) 8.

¹³⁰ Jacques Cimon, « Grève des camionneurs sur les chantiers de la route 6 », *Le Soleil*, (9 août 1965) 16 ; « Une autre grève des camionneurs reste possible », *Le Devoir*, (1^{er} septembre 1965).

¹³¹ « Des camionneurs protestent contre leur entrepreneur », *Le Soleil*, (31 juillet 1965) 36.

¹³² Rioux, *L'Év* (16 sept 1965) 36 *supra* note 117, *in fine*.

¹³³ « La commission Lippé entend les demandes des camionneurs », *Le Nouvelliste*, (3 novembre 1965) 15 ; « Commentaires de M. Arsenault », *Le Soleil*, (23 août 1965) 11.

¹³⁴ « Une coopérative des camionneurs sera créée », *Le Soleil*, (13 août 1963) 12. Notons que le syndicat a été officiellement constitué le 21 août 1963 : *Syndicat des Camionneurs du Québec Métropolitain*, (1963) GOQ 4082. Voir aussi : « Les camionneurs réclament des contrats de transport de la firme Morin Inc. », *L'Action*, (13 juin 1964) 13.

avec l'APPCB) devant le parlement de Québec en septembre 1965¹³⁵. La dernière mention de la FPCQ, dans les journaux, date du 19 août 1966¹³⁶. Nous ne savons pas ce qu'il est advenu d'elle, après; tout au plus avons-nous remarqué que deux de ses syndicats (Québec-métropolitain et Lévis) se sont affiliés à d'autres associations provinciales (en 1966¹³⁷ et en 1968¹³⁸, respectivement).

En 1966, tout de suite après sa mise à l'écart par l'APPCB, William Lemelin a entrepris de former un autre regroupement : l'*Association nationale des camionneurs indépendants*¹³⁹ (ci-après « ANCI »), constituée le 18 mars 1966¹⁴⁰. Le siège social de l'ANCI était à Montréal, et sa raison d'être était la promotion des « intérêts des propriétaires de camions de tous les comtés de la province »¹⁴¹. C'est cette association qui allait devenir, par changement de nom le 19 avril 1967, l'*Association nationale des camionneurs artisans indépendants inc.*¹⁴² (ci-après « ANCAI »), puis, par un autre changement de nom le 8 juin 1973, l'*Association nationale des camionneurs artisans inc.*¹⁴³ (soit l'association qui œuvre encore aujourd'hui sous ce nom¹⁴⁴). En 1968, en termes de membres (et en particulier de camionneurs artisans), elle était devenue l'association majoritaire dans le secteur du vrac « agrégats ». Cette année-là, elle déclarait compter 2500 membres, dont au moins 75% étaient des artisans¹⁴⁵. En 1971, après avoir absorbé ses concurrentes, elle disait compter 5000 membres, dont 90% d'artisans¹⁴⁶. Sans surprise, elle priorisait les intérêts des artisans, mais admettait quelques membres propriétaires de plus d'un camion (mais apparemment pas plus de trois, en 1971¹⁴⁷). À la lumière de ses positions et revendications, on peut aussi présumer que la plupart de ses membres n'avaient pas d'intérêts dans d'autres secteurs du camionnage

¹³⁵ « Manifestation de camionneurs », *L'Événement*, (13 septembre 1965) 1.

¹³⁶ André Bellemare, « Attendre le rapport de la commission d'enquête », *Le Nouvelliste*, (19 août 1966) 4.

¹³⁷ « Membre de l'Association nationale des Camionneurs indépendants Inc. », *L'Action*, (10 août 1966) 10. [« Membre », *L'Act* (10 août 1966) 10]

¹³⁸ « Le Syndicat des camionneurs de Lévis adhère à l'Association du camionnage », *Le Soleil*, (29 juin 1968) 19 [« Syndicat de Lévis », *Sol* (29 juin 1968) 19]

¹³⁹ « “Querelle ou non, fondation d'une nouvelle association nationale de propriétaires de camions” – M. William Lemelin », *La Presse*, (7 mars 1966) 3. [« Querelle », *LP* (7 mars 1966) 3]

¹⁴⁰ L'Association nationale [sic] des camionneurs indépendants inc, (1966) GOQ 2395.

¹⁴¹ *Ibid.*

¹⁴² L'Association Nationale des Camionneurs Artisans Indépendants inc, (1967) GOQ 3166. Lettres patentes supplémentaires, (1973) GOQ I 4152.

¹⁴³ Lettres patentes supplémentaires, (1973) GOQ I 4152.

¹⁴⁴ En ligne : <<https://www.ancai.com/>>. Voir également le Registre des entreprises, au NEQ : 1143611714. En ligne : <<https://www.registreentreprises.gouv.qc.ca>>

¹⁴⁵ CRI 1968, *supra* note 43 à la p 183, col de dr (Paul-Étienne Bernier)

¹⁴⁶ CPT 1971, *supra* note 108 à la p B-3763 col de g (Jean-Marc Béliveau).

¹⁴⁷ *Ibid.*

que le camionnage en vrac¹⁴⁸. Ses figures les plus en vue étaient M. Alphonse Dufour, un camionneur de Saint-Siméon dans Charlevoix, président à partir du 16 mai 1967¹⁴⁹ et M^e Jean-Marc Béliveau, conseiller juridique à partir de 1970¹⁵⁰.

Outre l'ANCAI, il faut aussi mentionner la *Fédération des associations de camionneurs de la Mauricie* (ci-après « FACM »), constituée en 1967. Malgré sa vocation plus régionale (elle regroupait cinq syndicats de comté, en Mauricie), elle a eu un certain poids dans les discussions, puisqu'elle comptait 525 membres en 1968, dont 70 à 75% étaient des artisans¹⁵¹. Son leader le plus en vue était M. Gaston Cournoyer. Insatisfaits de la répartition de l'ouvrage dans leur région d'activité, des syndicats membres de la FACM se sont mis en grève et ont bloqué l'accès à des carrières et des bancs de gravier pendant l'été et l'automne 1967¹⁵².

Mentionnons finalement le cas particulier de l'*Association du camionnage du Québec* (ci-après « ACQ »), dont le principal porte-parole était le secrétaire général Roméo Blouin¹⁵³. L'ACQ était une vieille association (toujours active aujourd'hui, d'ailleurs) qui a pris son nom en 1954¹⁵⁴, mais qui avait été fondée

¹⁴⁸ Par exemple, nous n'avons relevé aucune circonstance où l'ANCAI défendait les intérêts de membres ayant des activités dans un autre secteur du camionnage que le vrac. Elle semblait d'ailleurs n'avoir objection à renoncer à représenter qui que ce soit dans un autre secteur. Voir par exemple : Gérald Ouellet, « M. Alphonse Dufour dénonce les "manœuvres" de l'ACQ », *Le Soleil*, (17 mars 1969) 14 [Ouellet, *Sol* (17 mars 1969) 14].

¹⁴⁹ Carl Beaulieu, *Les bâtisseurs Dufour*, Chicoutimi, Éditions du Patrimoine, 2014 à la p 34 [Beaulieu] ; « Membre », *L'Act* (10 août 1966) 10 *supra* note 137.

¹⁵⁰ Alain Simard, « Au service de la collectivité depuis 50 ans », *La Voix du Vrac*, 42:1 (Janvier-Février 2016) 15 à la p 17. En ligne : <<http://online.fliphtml5.com/umty/wpkh/>> [Simard]

¹⁵¹ Louis Lemieux, « Craintes de voir disparaître les camionneurs-artisans », *Le Soleil*, (28 mars 1968) 10 [Lemieux, *Sol* (28 mars 1968) 10] et CRI 1968, *supra* note 43 à la p 196, col de g (Gaston Cournoyer).

¹⁵² Note : sauf indication contraire, tous les articles suivants, parus dans *Le Nouvelliste*, sont signés du journaliste Normand Lassonde : « Grève de protestations de 150 camionneurs », (24 août 1967) 3, « M. Francoeur accusé de "patronage" », (8 septembre 1967) 3; « M. Francoeur à nouveau accusé de patronage », (13 septembre 1967) 3 ; M.S.P., « Une carrière de gravier est bloquée par des camionneurs », (15 septembre 1967) 6 ; « Les travaux reprennent enfin dans le comté de Champlain », (30 septembre 1967) 3; « Des camionneurs déclenchent une grève à Saint-Narcisse », (3 octobre 1967) 11; « "Ce sont les syndiqués qui font du patronage" », (4 octobre 1967) 19; « La grève des camionneurs du comté de Champlain est finalement réglée », *Le Nouvelliste*, (5 octobre 1967) 22. Voir aussi : « Les camionneurs de la Mauricie une action de la part de Bellemare [sic] », *Le Soleil*, (11 octobre 1967) 10.

¹⁵³ Voir par exemple : « Syndicat de Lévis », *Sol* (29 juin 1968) 19 *supra* note 138, et CRI 1968, *supra* note 43 à la p 170 col de g (André Bilodeau).

¹⁵⁴ Avis de changement de nom, (1954) GOQ 1466.

en 1951¹⁵⁵. Elle était issue de fusions d'associations¹⁵⁶ dont la formation remontait aux années '40¹⁵⁷ et, dans certains cas, aux années '30¹⁵⁸). Si nous parlons d'un « cas particulier », c'est parce que contrairement aux associations mentionnées jusqu'à maintenant, l'ACQ était d'abord active dans un *autre* secteur du camionnage que le camionnage en vrac « agrégats »; nous appellerons ici cet autre secteur – comme on l'a fait plus tard – « camionnage général »¹⁵⁹.

Pour dire les choses simplement, l'expression « camionnage général » sert à désigner une catégorie résiduelle de camionnage, c'est-à-dire qui inclut le transport par camion de toutes les marchandises, sauf celles qui en sont exclues (tels les « agrégats »). À l'époque de la lutte que nous allons étudier, cette distinction se manifestait dans la *Loi de la Régie des transports*¹⁶⁰ aux articles 30 et 33. Ainsi, alors que l'article 30 de cette loi établissait la règle générale selon laquelle une offre de services de camionnage ne pouvait commencer qu'avec l'autorisation de la Régie des transports (et aux conditions fixées par elle, notamment quant aux taux), l'article 33 excluait de ce contrôle le transport « de sable, [de] terre, [de] gravier [...] [de] pierre des champs[, de] pierre concassée »¹⁶¹ et « de matériaux pour la construction ou la réparation de chemins publics »¹⁶². Autrement dit, en 1965, le camionnage général était réglementé par la Régie des transports, alors que le camionnage en vrac « agrégats » ne l'était pas¹⁶³. Signalons au passage que les camions assujettis au contrôle de la Régie étaient enregistrés « L » par le ministère des Transports et des Communications¹⁶⁴ (c'est-à-dire que – selon notre compréhension du moins – le matricule

¹⁵⁵ *Avis*, (1951) GOQ 31.

¹⁵⁶ Voir : « Trois organismes de transport fusionnés », *La Presse*, (19 août 1946) 6 ; *Avis*, (1946) GOQ 2708, et « Fusion des rouliers », *La Patrie*, (1^{er} octobre 1947) 3.

¹⁵⁷ *Le Syndicat des Camionneurs de la province de Québec, Inc.*, *Avis divers*, (1940) GOQ 908, à la p 909. Voir aussi : « Premier congrès des camionneurs », *L'illustration nouvelle [de Montréal]*, (29 mai 1940) 18.

¹⁵⁸ L'Association des camionneurs de Québec, *Avis divers*, (1936) GOQ 1891, et la Carters' Association of Montreal, (1939) GOQ 3308.

¹⁵⁹ Il est possible qu'on l'ait fait avant ; à tout le moins, on parlait déjà de « transport général », par exemple, dans « Syndicat de Lévis », *Sol* (29 juin 1968) 19 *supra* note 138. Pour des utilisations plus récentes, voir Québec, Assemblée nationale, *Journal des débats de la commission permanente des Transports*, « Camionnage en vrac au Québec », 31-5, n° 3 (26 août 1980) à la p B-128 col de g (Bernard Piuze) ou encore Comité d'experts, 1999 *supra* note 41 à la p 9.

¹⁶⁰ Loi de la Régie des transports, SRQ 1964 c 228.

¹⁶¹ *Ibid* art 33(g).

¹⁶² *Ibid* art 33(e).

¹⁶³ Cette distinction est faite, par exemple, par le secrétaire général de l'ACQ, M. Roméo Blouin, dans [« Syndicat de Lévis », *Sol* (29 juin 1968) 19 *supra* note 138.

¹⁶⁴ Rapport Lippé, *supra* note 43 aux pp 17 et 18.

alphanumérique qui apparaissait sur leur plaque d'immatriculation débutait par la lettre « L »), tandis que ceux qui n'étaient pas assujettis à ce contrôle étaient enregistrés « F »¹⁶⁵.

Par conséquent, à l'époque de la lutte que nous avons étudiée, les camionneurs ou entrepreneurs qui travaillaient dans le camionnage *général* étaient parfois désignés comme « assujettis au contrôle de la Régie », ou comme « titulaires de licences L », ou encore comme détenteurs de « permis de la Régie »¹⁶⁶, tandis que ceux qui travaillaient dans le camionnage en vrac étaient désignés comme « non assujettis au contrôle de la Régie », ou encore comme « titulaires de licences F »¹⁶⁷. Mentionnons également qu'alors que le camionnage en vrac « agrégats » s'effectuait par camions à benne (parfois appelés, à l'époque, « camions à bascule »), le camionnage général s'effectuait par d'autres types de camions (notamment des fourgons). Les expressions « non assujettis au contrôle de la Régie », « titulaires de licences F », « propriétaires de camions à bascule » étaient donc utilisées pour distinguer les camionneurs et entrepreneurs du secteur du camionnage en vrac de ceux du secteur du camionnage général¹⁶⁸.

Pour en revenir à l'ACQ, ce qui faisait d'elle un cas particulier par rapport à l'ANCAI ou la FACM, c'est qu'elle jouait sur les deux tableaux : le général et le vrac¹⁶⁹. Nous n'avons pas trouvé de rapport détaillé quant à son effectif (et la discussion qui a eu lieu sur le sujet, en 1968, en commission parlementaire, nous apparaît avoir été une série de malentendus¹⁷⁰). Cela dit, en 1968, l'ACQ déclarait que ses membres avaient, tous ensemble, 1000 camions à bascule (ce qui ne disait rien, par exemple, quant au nombre de fourgons qu'ils pouvaient posséder); que 300 de ses membres n'avaient qu'un seul camion à bascule chacun, et que 200 n'en avaient que deux chacun. Nous déduisons de ces informations qu'entre 501 et 600 membres de

¹⁶⁵ *Ibid.*

¹⁶⁶ Voir par exemple CRI 1968, *supra* note 43, à la p 172, col de g (André Bilodeau).

¹⁶⁷ En 1970, par exemple, la section de l'ACQ qui regroupait les entrepreneurs qui travaillaient dans le camionnage en vrac s'appelait « section "F" ». Voir Royal St-Arnaud, « Une centaine de camionneurs ont marché sur Québec », *Le Nouvelliste*, (5 octobre 1970) 5 [St-Arnaud, *Nouv* (5 oct 1970) 5].

¹⁶⁸ Voir par exemple : Jacques Bouchard, « Une seule association représentera désormais les camionneurs artisans », *L'Action*, (22 septembre 1969) 2 [Bouchard, *L'Act* (22 sept 1969) 2].

¹⁶⁹ Il semble que la charte de l'ACQ ait été modifiée en 1967 dans le but, justement, d'accueillir dans l'association des membres ayant le camionnage en vrac pour domaine d'activité. Voir Claude Gravel, « Camionneurs : nouvelle charte », *La Presse* (5 mai 1967) 56.

¹⁷⁰ CRI 1968, *supra* note 43 à la p 172, col de g. Les malentendus reposent sur la distinction entre le nombre de membres et le nombre de camions, la distinction entre camions à bascule et autres types de camions, ainsi que la distinction entre camionnage général (avec « permis de la régie ») et camionnage en vrac (sans « permis de la régie »).

l'ACQ détenaient des camions à benne¹⁷¹. Cela dit, au même moment, l'association déclarait compter 1200 membres au total (ce qui incluait les membres dont les activités se cantonnaient au camionnage général)¹⁷². D'après un article publié en 1967, l'ACQ comptait cette année-là « environ 1,000 propriétaires de compagnies de transports dans ses rangs, ce qui représent[ait] environ 20,000 camions »¹⁷³. Cela permet de remarquer qu'à l'époque étudiée, d'une part, les activités des membres de l'ACQ étaient beaucoup plus importantes dans le camionnage général (ou du moins, en dehors du camionnage en vrac « agrégats »), et d'autre part, que certains de ces membres étaient de très grosses entreprises. À titre d'exemple, Hamel Transport Limitée (dont un des propriétaires était Alfred Hamel, qui a été président de l'ACQ en 1959-1960¹⁷⁴ et 1967-1969¹⁷⁵) exploitait « le plus grand consortium canadien-français du camionnage au Canada »¹⁷⁶; en 1970, l'entreprise disait exploiter « 500 unités de camionnage » au Québec et à Terre-Neuve¹⁷⁷. Au cours de nos recherches, contrairement à ce que nous avons pu observer chez d'autres associations comme l'APPCB, la FPCQ, la FACM ou l'ANCAI, l'ACQ n'a presque jamais déclenché de grève contre un entrepreneur en construction, et n'a pas menacé le gouvernement d'une grève générale (et encore moins mis une telle menace à exécution). Tout au plus avons-nous vu, en octobre 1970, les travaux de prolongement du boulevard Charest (dans le comté de Chauveau) être interrompus pendant une journée à cause d'une mésentente dans le partage du travail entre les membres de l'ACQ (« section des permis F ») et ceux de l'ANCAI¹⁷⁸. Quant aux causes du conflit, seul le point de vue de l'ACQ a trouvé chemin dans les journaux : l'association prétendait que ses membres (résidents du comté où avaient lieu les travaux) n'étaient pas admis sur le chantier, alors qu'on y admettait des membres de l'ANCAI qui ne

¹⁷¹ $1000 = (300 * 1) + (200 * 2) + 300$. Les 300 camions restants ne sont pas possédés par des propriétaires d'un ou deux camions seulement. Par conséquent, les 300 camions sont partagés entre des propriétaires de 3 camions ou plus. Parmi les possibilités, les cas limites sont : 100 propriétaires de trois camions chacun, ou un propriétaire de 300 camions. Par conséquent, si l'on additionne 300 propriétaires d'un camion chacun, à 200 propriétaires de deux camions chacun, et 1 à 100 propriétaires de 3 camions ou plus, cela donne des effectifs de 501 à 600 propriétaires de 1000 camions à benne, pour l'ACQ, en 1968.

¹⁷² CRI 1968, *supra* note 43 à la p 172 col de g (André Bilodeau).

¹⁷³ « Camionneurs invités à s'occuper de leurs affaires au Québec », *La Tribune*, (5 septembre 1967) 3.

¹⁷⁴ Voir la légende de la photo publiée dans l'édition du 4 février 1959 du *Devoir*, à la p 3, et Marcel Bourassa, « Le camion s'affirme actuellement le moyen dominant de transport [sic] », *Le Soleil*, (18 février 1960) 3 à la p 11.

¹⁷⁵ Voir Claude Gravel, « Camionneurs : nouvelle charte », *La Presse* (5 mai 1967) 56 ; Gérald Ouellet, « Un conseil supérieur du transport », *Le Soleil*, (20 avril 1968) 27 ; et « Le congrès sera présidé par M. Alfred Hamel », *Progrès-dimanche*, (6 avril 1969) 11.

¹⁷⁶ Voir la légende d'une photo apparaissant à la page 12 de l'édition du 27 janvier 1969 du *Devoir*.

¹⁷⁷ « Hamel Transport Limitée », *Le Nouvelliste*, (14 novembre 1970) 11.

¹⁷⁸ Françoise Paul, « Manifestation de camionneurs pour conserver leur travail », *L'Action*, (2 octobre 1970) 3 [Paul, *L'Act* (2 oct 1970) 3] ; « Une centaine de camionneurs envahissent le parlement », *Le Soleil*, (2 octobre 1970) 3 [« Une centaine », *Sol* (2 oct 1970) 3] ; « Règlement provisoire », *Le Soleil*, (3 octobre 1970) 22.

résidaient pas dans le comté où avaient lieu les travaux¹⁷⁹. Une soixantaine ou une centaine (selon l'article consulté) de membres de l'ACQ se sont rendus au parlement provincial pour protester (et menacer le gouvernement de revenir « tous les jours » tant que le problème ne serait pas réglé)¹⁸⁰. Le problème a été réglé le lendemain après consultation des représentants des associations rivales; les détails n'ont pas été dévoilés¹⁸¹. Il nous semble opportun de souligner que cette action a été menée par la « section des permis F » de l'ACQ, section alors présidée par Gaston Cournoyer, qui avait déjà été responsable de blocages de carrières et de chantiers en Mauricie en 1967, à titre de président de la FACM¹⁸². En fin de compte, au cours de la période étudiée, contrairement à ce qui s'observait chez d'autres associations de camionneurs comme l'APPCB, la FPCQ, la FACM ou l'ANCAI, le militantisme de l'ACQ dans la cause des petits camionneurs nous apparaît avoir été marginal, et son action semble plutôt avoir visé à ce que les entrepreneurs en camionnage (en particulier ceux qui n'étaient pas artisans) ne soient pas en reste dans le partage du marché du vrac « agrégats »¹⁸³.

Ultimement, par des fusions en 1970 et 1971, l'ANCAI a fini par absorber les autres regroupements (la FACM et la « section des permis F » de l'ACQ) de camionneurs artisans et petits entrepreneurs (trois camions et moins)¹⁸⁴; l'ANCAI est ainsi devenue, dans la négociation d'une solution au problème du camionnage en vrac, la seule représentante de cette catégorie d'offrants de service de camionnage en vrac¹⁸⁵. À l'été 1971, aux dires de son conseiller juridique M^e Jean-Marc Béliveau, elle comptait 5000

¹⁷⁹ *Ibid.*

¹⁸⁰ *Ibid.*

¹⁸¹ *Ibid.*

¹⁸² Voir *supra* note 152. En particulier, dans « Les camionneurs de la Mauricie une action de la part de Bellemare [sic] », *Le Soleil*, (11 octobre 1967) 10, M. Cournoyer est décrit comme président de la FACM. Il nous apparaît probable, par ailleurs, que le « Jean Cournoyer » mentionné à l'article suivant (Normand Lassonde, « Les travaux reprennent enfin dans le comté de Champlain », *Le Nouvelliste*, (30 septembre 1967) 3) ait en fait été Gaston Cournoyer.

¹⁸³ GTRL PV 3, *supra* note 90 aux pp 2-3.

¹⁸⁴ Royal St-Arnaud, « Une seule grande association du camionnage au Québec », *Le Nouvelliste*, (14 décembre 1970) 8 ; Royal St-Arnaud, « Fusion de l'Association des camionneurs », *Le Nouvelliste*, (10 avril 1971) 8 ; St-Arnaud, *Nouv* (5 oct 1970) 5, *supra* note 167.

¹⁸⁵ *Ibid.* Notons seulement qu'en 1972, alors que les négociations entre l'ANCAI et le gouvernement étaient bien en voie d'être finalisées dans une entente (voir Royal St-Arnaud, « Entente avec l'Association des camionneurs artisans », *Le Nouvelliste*, (17 avril 1972) 12), une autre association, nouvelle rivale de l'ANCAI, a surgi, dans la région montréalaise. Voir *L'Association des Camionneurs Artisans et Employeurs du Québec*, (1973) GOQ 2639. Voir également : Gabriel Berberi, « Les hostilités s'ouvrent entre les associations de camionneurs », *Le Soleil*, (28 mars 1973) 7.

membres, dont 90% étaient artisans (les 10% restants étaient des membres qui avaient deux ou trois camions chacun)¹⁸⁶.

Discutons maintenant des demandeurs de services de camionnage, soit les fournisseurs de matériaux, les entrepreneurs en construction et, à travers eux, l'État.

1.3.2 Les demandeurs de services de camionnage

Parmi les demandeurs de services de camionnage, on comptait des entreprises de construction et des fournisseurs de matériaux (propriétaires de carrières et de sablières); certains d'entre eux étaient d'ailleurs les deux en même temps. Les entrepreneurs généraux et les fournisseurs de matériaux étaient parfois propriétaires de flottes de camions dont ils pouvaient se servir pour s'approvisionner en matériaux ou en livrer, selon le cas. Ils pouvaient donc, dans une certaine mesure et d'une certaine façon, agir comme offrants de services de camionnage et répondre à leur propre demande¹⁸⁷. Notons ici qu'on a éventuellement appelé ce type de camionnage (qu'une entreprise effectue pour ses propres besoins ou, plus largement, accessoirement à une autre activité comme la construction ou la vente de matériaux) « camionnage pour compte propre »¹⁸⁸ (ou parfois « camionnage privé »¹⁸⁹).

Lorsque les entrepreneurs généraux ou les fournisseurs de matériaux n'avaient pas de camions (ou pas assez), ou s'ils jugeaient plus avantageux de procéder ainsi, ils pouvaient sous-traiter le transport de matériaux à d'autres propriétaires de camions, dont des camionneurs artisans, des petits entrepreneurs en camionnage ou de grandes entreprises de camionnage¹⁹⁰ (qui effectuaient alors ce qu'on a

¹⁸⁶ CPT 1971, *supra* note 108 à la p B-3763 col de g (Jean-Marc Béliveau).

¹⁸⁷ Voir par exemple : Pratte, LP (3 août 1965) 6 *supra* note 123 ; Blondin, Av du N (4 août 1965) 17, *supra* note 43 à la p 31, et Gilles Pratte, « Québec s'intéresse à la grève des propriétaires de camions à bascule », *La Presse*, (4 août 1965) 3. [Pratte, LP (4 août 1965) 3]

¹⁸⁸ R12, art 12.1(k) ; Canada, Bureau de la traduction, *TERMIUM Plus*, *sub verbo* « camionnage privé ». En ligne : <<https://www.btb.termiumpius.gc.ca/>> [TERMIUM Plus]. Voir aussi : Comité d'experts, 1999 *supra* note 41 à la p 6, et Beauchemin-Beaton-Lapointe Inc, *Étude sur l'équilibre des marchés prévisibles du camionnage en vrac au Québec : rapport final*, Montréal, 1992, aux pp 16 et 32.

¹⁸⁹ *Ibid.*

¹⁹⁰ Par exemple, c'est ainsi qu'a procédé l'entrepreneur Bau-Val dans le dossier *Bau-Val Inc c Québec (PG)*, [1972] CA 727 ; AZ-72011190 (SOQUIJ) (Qc CA). Voir aussi : « Rive Sud » LP 28 août 1965) 27 *supra* note 95.

éventuellement appelé du « camionnage pour compte d'autrui »¹⁹¹ ou du « camionnage public »¹⁹²). L'association qui représentait les donneurs d'ouvrage était l'*Association des constructeurs de routes du Québec*¹⁹³ (ci-après « ACRQ »), rebaptisée plus tard *Association des constructeurs de routes et grands travaux du Québec* (ci-après « ACRGTQ »). Ses principaux représentants étaient messieurs Raymond Roy et Réal L'Heureux¹⁹⁴. Au cours de la période étudiée, en particulier au début, nous n'avons pas beaucoup vu l'ACRGQTQ s'exprimer dans les médias. Cela dit, que ce soit en commission (parlementaire ou d'enquête) ou dans les journaux, la position de l'ACRQ/ACRGQTQ se résumait à la défense de la « libre entreprise »¹⁹⁵. En octobre 1968, elle disait compter cent cinquante membres qui exécutaient « environ 85% de tous les travaux publics » pour les gouvernements provincial, fédéral et municipal ainsi que pour l'industrie privée¹⁹⁶.

Au-dessus de tous ces acteurs, et à l'origine des demandes de services de transport au sujet desquels on se disputait, il y avait ultimement l'État. Celui-ci avait, en pleine Révolution tranquille, d'importants projets de construction : principalement des routes, mais aussi d'autres grands ouvrages (métro, tunnel, ponts, égouts, etc.). Pour réaliser ces projets, l'État accordait des contrats de construction à de gros entrepreneurs généraux, et ces derniers se chargeaient entre autres choses d'obtenir, selon les modalités décrites aux deux paragraphes précédents, l'importante quantité de matériaux (sable, gravier, pierre, asphalte) requise par les travaux.

Le nombre et l'importance prépondérante de ces contrats publics dans l'industrie¹⁹⁷ expliquent en partie pourquoi ils ont fait l'objet de la lutte que nous allons étudier. Il faut également considérer que l'État avait le pouvoir d'intervenir pour répartir l'ouvrage entre les offrants de services, et pour ajuster les tarifs de transport. Par ailleurs, en tant que demandeur de services, si le gouvernement (ou, enfin, les partis politiques à sa tête) pouvait comme les autres être animé par le désir de voir ses projets être réalisés à

¹⁹¹ TERMIUM Plus, *supra* note 188, *sub verbo* « camionnage compte autrui ». Voir aussi : Comité d'experts, 1999 *supra* note 41 à la p 6.

¹⁹² Québec, Ministère des Transports, Direction du transport routier des marchandises, *Le camionnage pour compte d'autrui au Québec*, Québec, 1989 (auteur : Gilles Gonthier) à la p 14. En ligne (pdf) : <<http://www.bv.transports.gouv.qc.ca/mono/1138664.pdf>>

¹⁹³ Voir par exemple : Claude Déry, « La PP à l'aide de la Voirie », *La Tribune*, (12 août 1965) 1 ;

¹⁹⁴ CRI 1968, *supra* note 43 à la p 190 (Raymond Roy) ; Desgagné, *Sol* (26 fév 1972) 13 *supra* note 103.

¹⁹⁵ *Ibid.*

¹⁹⁶ Association des constructeurs de routes et grands travaux du Québec, *Mémoire*, Québec, 1968, à la p 1. [Mémoire ACRGTQ 1968] N.B. : une copie est jointe à l'annexe C de CSRIC 1969, *supra* note 102 à la p 635.

¹⁹⁷ Rapport Lippé, *supra* note 43, à la p 10.

moindre coût (car après tout, ce sont les contribuables qui paient et, surtout, qui votent), il devait aussi veiller à ce que ce désir n'aboutisse pas à un trop grand mécontentement chez ceux qui participaient (ou ne pouvaient pas participer, selon le cas) à la réalisation des travaux (car les camionneurs, leurs proches, et leurs sympathisants votent, eux aussi).

Puisqu'il est question de considérations électoralistes, glissons ici un mot sur le phénomène qu'on appelait à l'époque « patronage politique »¹⁹⁸. Comme nous l'avons dit plus haut, les offrants de services de camionnage luttaienent entre eux pour pouvoir participer aux contrats publics de construction. On pourrait penser que, pour obtenir des contrats de transport, ils s'affairaient strictement à améliorer la qualité de leurs services et l'efficacité de leur entreprise, le tout afin d'offrir un meilleur rapport qualité-prix et ainsi se démarquer aux yeux des demandeurs de service. Or il semble qu'à certains moments, des élus (les « patrons »¹⁹⁹) soient intervenus (parfois à travers des fonctionnaires ou des organisateurs politiques) auprès d'entrepreneurs généraux pour que l'opportunité d'effectuer du camionnage dans le cadre de travaux publics soit accordée en priorité à ceux (les « clients »²⁰⁰) qui avaient contribué à l'élection du parti au pouvoir, et qu'elle soit refusée aux autres, en particulier aux adversaires politiques. En somme, il y avait apparemment des renvois d'ascenseur; certains offrants de services de camionnage parvenaient à obtenir des parts de contrats publics en échange de contributions politiques.

Au cours de la période que nous avons étudiée, il y a eu beaucoup d'allégations de patronage dans l'industrie²⁰¹, mais pas d'enquête approfondie²⁰² (ce qui pose un problème pour parler du phénomène, puisque de tels arrangements ne se concluent évidemment pas ouvertement²⁰³). Par ailleurs, sans surprise,

¹⁹⁸ Rapport Lippé, *supra* note 43 aux pp 8 et 46. Voir aussi Vincent Lemieux et Raymond Hudon, avec la collaboration de Nicole Aubé, *Patronage et politique au Québec, 1944-1972*, Montréal, Boréal Express, 1975. [Lemieux et Hudon, 1975]

¹⁹⁹ Lemieux et Hudon, 1975, *supra* note 198, aux pp 17 et 18.

²⁰⁰ *Ibid.*

²⁰¹ Pour n'en donner que quelques exemples : Rioux, *L'Év* (14 sept 1965) 1, *supra* note 98 ; Daoust et Trépanier, *LP* (22 juin 1966) 2 *supra* note 91 ; Roger Levasseur, « Le député Gardner se défend bien de faire du patronage », *Le Nouvelliste*, (19 août 1966) 7, éd. partielle de Victoriaville ; Normand Lassonde, « M. Francoeur accusé de "patronage" », *Le Nouvelliste*, (8 septembre 1967) 3 ; Raymond Brancon, « Le patronage politique crée les problèmes dans les comtés ruraux », *Le Soleil*, (1^{er} mai 1969) 48 ; Robert Gaudreau, « Une cinquantaine de camionneurs en colère », *La Tribune*, (21 septembre 1971), éd. partielle de Drummondville.

²⁰² Bien qu'on ait parfois laissé entendre que c'était dans le mandat du comité Lippé que d'étudier la question du patronage dans l'industrie, ce n'était pas le cas. Le rapport du comité en parle d'ailleurs très peu. Voir Rapport Lippé, *supra* note 43 à la p 2 (en ce qui concerne son mandat), et aux pp 46 et 49, en ce qui concerne le patronage. Les quelques mentions du phénomène, à ces deux pages, représentent la totalité de la discussion sur le sujet, dans le rapport.

²⁰³ Voir par exemple Lemieux et Hudon, 1975, *supra* note 198, à la p 48.

les politiciens (en particulier lorsqu'ils étaient au pouvoir) n'étaient pas trop pressés d'en parler²⁰⁴. Cela dit, il semble que tous ceux qui se sont intéressés au secteur du camionnage en vrac « agrégats », à l'époque, aient tenu pour acquis que du patronage y avait cours. Le comité Lippé, en particulier, était de ceux-là, comme on peut le constater à la lecture du passage suivant de son rapport (nos soulignements) :

Aucun obstacle juridique particulier ne freine la constitution de telles associations professionnelles. En fait, la principale difficulté de quelques-unes d'entre elles depuis un certain nombre d'années et jusqu'à maintenant, a été leur étroite intégration à des formes de patronage politique dont le Comité ne peut faire autrement que de les déplorer et d'en condamner l'extension. Tant que certaines associations professionnelles se soumettront aux impératifs du patronage politique, elles ne pourront éviter d'être considérées comme suspectes par un certain nombre de camionneurs et par l'opinion publique en général.²⁰⁵

Plus notablement encore, Bernard Pinard (ministre libéral de la Voirie de 1960 à 1966 et de 1970 à 1973²⁰⁶) s'est exprimé ainsi lors de la première séance d'étude des recommandations du comité Lippé, en 1968 (il était alors dans l'opposition) :

« [...] moi, je n'ai aucune objection à le dire et à l'admettre: s'il y a un ministère qui a été imprégné de patronage, c'est bien celui du ministère de la Voirie, depuis que les gouvernements se sont succédé [...] »²⁰⁷.

Enfin, quel qu'ait été le bien fondé des allégations de patronage, il reste qu'elles ont été au cœur de plusieurs conflits où les camionneurs revendiquaient la répartition équitable du travail (nous en discuterons davantage à la section 2.5 du mémoire, aux pages 56 à 60).

Il importe maintenant de discuter de deux instruments de réglementation économique qui étaient déjà en place au début de la période étudiée : les *clauses de protection locale* (1.4.1.) et la *cédule des justes*

²⁰⁴ On peut voir, par exemple, que les questions de patronage politique étaient assez rapidement évacuées par le ministre du Travail Maurice Bellemare, lors de la première séance d'étude des recommandations du rapport Lippé en commission parlementaire : voir CRI 1968, *supra* note 43, aux pp 178, 185, 186 et 200. Le ministre Bellemare et son collègue de la Voirie, Fernand Lafontaine, cherchaient plutôt à renvoyer aux camionneurs eux-mêmes la responsabilité du patronage et de la répartition inéquitable du travail : voir CRI 1968, *supra* note 43, aux pp 188 (col de g *in fine*). Plus généralement, voir Lemieux et Hudon, 1975, *supra* note 198, à la p 36.

²⁰⁵ Rapport Lippé, *supra* note 43 à la p 46.

²⁰⁶ Québec, Assemblée nationale, *Dictionnaire des parlementaires du Québec de 1764 à nos jours*, sub verbo « Bernard Pinard ». En ligne : < <http://www.assnat.qc.ca/fr/membres/notices/index.html> > [Dictionnaire des parlementaires du Québec]

²⁰⁷ CRI 1968, *supra* note 43 à la p 177 col de g (Bernard Pinard).

salaires (1.4.2). Puisqu'ils étaient déjà en place, ils ont servi de point de départ aux revendications des entreprises de camionnage, et en particulier les camionneurs-artisans.

1.4 Une réglementation économique incomplète et inappliquée

En 1965, économiquement, le camionnage en vrac « agrégats » n'était que partiellement réglementé. Alors que dans le camionnage *général*, la Régie des transports contrôlait l'offre de services de camionnage par un système de permis, ce n'était pas le cas du camionnage en vrac « agrégats ». Dans le secteur du vrac « agrégats », n'importe qui pouvait s'acheter un camion et offrir ses services de transport. Les seules composantes d'une réglementation économique qui existaient, dans ce secteur, concernaient les contrats publics du gouvernement du Québec, et principalement ceux du ministère de la Voirie : il s'agissait des clauses de protection locale (1.4.1) et la cédule des justes salaires (1.4.2). Expliquons ici en quoi consistaient ces deux instruments.

1.4.1 Les clauses de protection locale

Les clauses de protection locale étaient des clauses que le ministère de la Voirie incluait dans les contrats de construction et de réparation de routes qu'il accordait aux entrepreneurs généraux. En vertu de ces clauses, une partie du transport de matériaux de construction à réaliser dans le cadre du contrat devait obligatoirement être confiée en priorité, par l'entrepreneur général, à des entreprises locales de camionnage²⁰⁸. La clause de protection locale type a communément été appelée « clause 75-25 », parce que 75% du transport devait ainsi être confié aux entreprises locales de camionnage²⁰⁹. En 1965, ces clauses n'étaient incluses que dans les contrats publics d'une certaine valeur : entre 5000\$ et 150 000\$, sauf dans les régions « éloignées ou sous-développées », où la clause était incluse même dans les contrats de plus de 150 000\$²¹⁰. En outre, les contrats de construction de la route Transcanadienne ne comportaient pas de clauses de protection²¹¹.

²⁰⁸ Rapport Lippé, *supra* note 43 à la p 16.

²⁰⁹ Rapport Lippé, *supra* note 43 à la p 9 et CRI 1968, *supra* note 43 à la p 182, col de g (Maurice Bellemare).

²¹⁰ Rapport Lippé, *supra* note 43 à la p 16.

²¹¹ *Ibid.*

Nous ne savons pas quand ces clauses ont commencé à être introduites dans les contrats du ministère de la Voirie²¹². Cela dit, dans les journaux, la première mention que nous ayons trouvée à ce sujet date d'août 1963, et le contenu de l'article ne donne pas l'impression que les clauses de protection étaient habituelles, dans les contrats de voirie²¹³. Par ailleurs, puisque nous n'avons pas été en mesure de retracer l'origine de ces clauses, nous ne savons pas quels objectifs le gouvernement poursuivait lorsqu'il a commencé à les inclure dans ses contrats de construction routière. Cela dit, en 1975, le chef de la Direction du transport routier des marchandises, au ministère des Transports, écrivait que ces clauses avaient pour but de « favoriser le développement régional, de garder au niveau local une partie des retombées économiques de la construction des routes, et de régionaliser la conjoncture économique »²¹⁴.

D'après le rapport Lippé, remis en 1966, les clauses de protection ont eu des effets pervers, puisqu'en l'absence de mécanismes dissuasifs (comme le contingentement de l'offre de services de camionnage via un système de permis), elles ont favorisé l'achat de camions par les résidents des localités où s'effectuaient des travaux de voirie. En effet, lorsque des travaux étaient annoncés dans un comté, ses résidents s'équipaient de camions pour profiter de la manne qui leur serait en partie réservée²¹⁵. L'activité durait un ou deux ans, cependant que les résidents du comté voisin (où la nouvelle autoroute allait passer) s'équipaient à leur tour pour profiter de la demande qui s'accroîtrait chez eux²¹⁶. Le comté précédent se retrouvait alors avec un excédent de camions, et ainsi de suite²¹⁷. En fin de compte, la province s'est retrouvée avec un important surplus de camions (dont les propriétaires cherchaient désespérément à les

²¹² Deux documents internes du ministère des Transports suggèrent qu'elles remonteraient aux années '40. Mis à part leur titre, les documents comportent peu de données bibliographiques. Vu les informations qu'il contient, le premier, intitulé « Évolution de la situation dans le domaine du transport en vrac », a probablement été écrit dans les années '70 (après l'adoption du *Règlement 12 sur le camionnage en vrac*, en 1973). Le second, intitulé « Camionnage en vrac : Étapes importantes » est daté du 20 mai 1993.

²¹³ « Clause de protection pour les camionneurs locaux ? », *Le Nouvelliste*, (15 août 1963) 12.

²¹⁴ Québec, Direction du transport routier des marchandises, *Rapport sur l'évolution du camionnage en vrac depuis 1965 ; Rôle de Commission des transports*, Québec, Ministère des Transports, 1975, à la p 6. [Québec, DTRM, 1975] En ligne : <https://www.bibliotheque.assnat.qc.ca/DepotNumerique_v2/AffichageFichier.aspx?id=121770>

²¹⁵ Un tel phénomène a été décrit en 1963, dans un article surtitré « Le problème des camionneurs de la Côte Nord » : Benoît Massicotte, « La situation pourrait dégénérer en une série de faillites retentissantes », *Le Soleil*, (23 janvier 1963) 34.

²¹⁶ Rapport Lippé, *supra* note 43 à la p 10.

²¹⁷ Rapport Lippé, *supra* note 43 aux pp 10 et 11.

rentabiliser)²¹⁸. Or c'est cet excès d'offre par rapport à la demande qui a été identifié par le comité Lippé comme la source principale des problèmes du secteur du vrac « agrégats »²¹⁹.

Les associations d'entreprises de camionnage (camionneurs-artisans ou entrepreneurs) ont donc éventuellement réclamé l'instauration d'un système de permis pour contrôler l'offre²²⁰. Parmi elles, les associations de camionneurs artisans revendiquaient en plus de cela que leurs membres soient les premiers ou les seuls bénéficiaires des clauses de protection locale²²¹.

1.4.2 La cédule des justes salaires

La cédule des justes salaires trouvait son origine dans une résolution adoptée par l'Assemblée législative du Québec le 24 avril 1908, selon laquelle :

[...] tous les contrats du gouvernement devraient contenir les conditions nécessaires pour prévenir les abus qui peuvent se présenter dans les sous-contrats et qu'on devrait faire tous les efforts possibles pour payer aux ouvriers les gages courants dans la localité où l'ouvrage se fait tels que payés aux ouvriers compétents [...].²²²

Le 24 avril 1929, le lieutenant-gouverneur a adopté l'arrêté en conseil 800 (non publié), dans lequel le gouvernement du Québec s'engageait à inclure, dans tous les contrats conclus en son nom « pour la construction ou la restauration d'édifices publics de toutes sortes et tous les autres travaux aux immeubles construits ou restaurés » pour son compte, une « clause du juste salaire », selon laquelle « tous les ouvriers, manœuvres ou autres personnes qui f[aisaient] de l'ouvrage dans l'exécution des travaux » visés par ces contrats devaient recevoir « les salaires acceptés comme courants »²²³. Selon cette clause (reproduite à l'arrêté en conseil 800), le ministère du Travail pouvait « en tout temps, et de temps à autre »

²¹⁸ Rapport Lippé, *supra* note 43 à la p 11.

²¹⁹ Rapport Lippé, *supra* note 43 à la p 6.

²²⁰ Rapport Lippé, *supra* note 43 à la p 8, revendication 5. Voir aussi : Jacques Rioux « La Régie des transports doit avoir une mainmise sur tout le camionnage (L'Association du camionnage) », *Le Soleil*, (10 novembre 1965) 63 [Rioux, *Sol* (10 nov 1965) 63], et « Sécurité d'emploi », *LP* (30 sept 1965) 8 *supra* note 123.

²²¹ GTRL PV 3, *supra* note 90 aux pp 2-3 (accorder une préférence aux artisans seulement plutôt qu'aux artisans ET aux autres entrepreneurs en camionnage).

²²² Concernant une résolution de l'Assemblée législative (re-salaire des ouvriers), AC 800-29 (1929) [non publié] à la p 1. [AC 800-29]

²²³ *Ibid.*

déterminer pour les fins d'un contrat contenant la clause, quels étaient « les taux de salaires courants ou justes et raisonnables »²²⁴.

Les salaires ainsi déterminés par le ministre du Travail étaient inscrits dans la « cédule des justes salaires »²²⁵ (que l'entrepreneur général devait d'ailleurs afficher dans un endroit où il pourrait être vu par les travailleurs)²²⁶. Il était prévu que si l'entrepreneur en construction négligeait de payer les salaires conformément à cette cédule, le ministre du Travail paierait la différence aux travailleurs, et le gouvernement opérerait compensation sur les montants dus à l'entrepreneur²²⁷. Il est à noter qu'à partir de 1968, la « cédule des justes salaires » a été officiellement rebaptisée « tableau des normes du travail »²²⁸ (l'ancienne dénomination, à force d'usage, a parfois refait surface en pratique²²⁹). Ensuite, en 1971, les taux de transports ont plutôt été inclus dans l'Ordonnance n° 13 de la Commission du salaire minimum²³⁰.

À l'époque que nous avons étudiée, les contrats de construction et de réparation de routes accordés par le ministère de la Voirie aux entrepreneurs en construction incluaient la clause du juste salaire; les

²²⁴ *Ibid.*

²²⁵ *Ibid* à la p 2. Il est à noter que le terme « cédule » est fréquemment décrit, dans les dictionnaires canadiens ou québécois, comme un anglicisme ayant le sens d'« horaire », de « programme », d'« échéancier » ou de « calendrier » (voir Marie-Éva de Villers, *Multidictionnaire de la langue française*, 7^e éd, Montréal, Québec Amérique, 2021 ; GDT, *supra* note 39 ; et TERMIUM Plus, *supra* note 187, *sub verbo* « cédule »). On peut d'ailleurs constater un tel usage dans l'article suivant : Royal St-Arnaud, « Compromis entre les camionneurs artisans et le ministre de la Voirie », *Le Nouvelliste*, (8 mai 1972) 11. Cela dit, le dictionnaire en ligne *Usito* (Hélène Cajolet-Laganière, Pierre Martel et Chantal-Édith Massonaini, *Usito*, Sherbrooke, Université de Sherbrooke. En ligne : <<https://usito.usherbrooke.ca/>>) atteste un autre sens (désigné comme « vieilli ») : « [é]crit par lequel une personne prend un engagement, reconnaît une dette ». Pour notre part, il nous apparaît aussi plausible que le mot « cédule » (dans l'expression « cédule des justes salaires ») ait partagé avec le mot anglais « *schedule* » un autre sens, soit celui de « liste », d'« inventaire » ou encore d'« annexe » (à un contrat) ». À cet effet, voir Charles Bimbenet, dir, *Grand Robert & Collins* – Version numérique (4.1), Paris, Dictionnaires Le Robert – SEJER, 2021, *sub verbo* « *schedule* ». Une telle utilisation (fautive ou non) du mot français « cédule » n'est toutefois pas attestée dans les dictionnaires québécois et canadiens que nous avons consultés. Notons finalement qu'*Usito* précise que « cédule » provient du latin « *schedula* », qui signifie « petite feuille de papier ».

²²⁶ AC 800-29, *supra* note 221 à la p 2.

²²⁷ *Ibid.*

²²⁸ Règlements relatifs aux normes du travail dans l'exécution des contrats et sous-contrats de construction du Gouvernement du Québec, AC 1399-68, (1968) GOQ 3451, arts 1(f), 3 et 19. [AC 1399-68]

²²⁹ Par ex. : CPT 1971, *supra* note 108 à la p B-3763 col de dr (Raymond Mailloux). Voir également : Québec, Ministère de la Voirie, *Amendements au Cahier des charges et devis généraux*, (révision du 21 août 1970) à la p 13.

²³⁰ *Ordonnance No 13*, AC 2193-71, (1971) GOQ 4930.

entrepreneurs (et sous-entrepreneurs)²³¹ devaient donc respecter la cédule du ministère du Travail²³². En ce qui concerne plus précisément le camionnage, la cédule des justes salaires prévoyait des taux (horaires ou « à la tonne-mille ») pour la rémunération des services de transport « [d']asphalte, [de] gravier, [de] pierre, etc. » par camion²³³. Précisons que ces taux ne servaient pas à calculer le *salaire du chauffeur de camion*²³⁴, mais plutôt à calculer la rémunération pour l'ensemble du service fourni (un transport exécuté par un chauffeur avec un camion)²³⁵. Enfin, depuis le 1^{er} mai 1965, il était précisé dans la cédule que les taux établis ne s'appliquaient plus qu'aux « artisans »²³⁶ (les entrepreneurs en camionnage, même petits, pouvaient donc être payés en deçà des taux²³⁷).

En 1965, les moyens mis en place par le gouvernement pour surveiller l'application de la cédule étaient évidemment insuffisants: à l'été 1965, il y avait quelque 850 chantiers de voirie en cours²³⁸, et seulement trois fonctionnaires (l'Officier des justes salaires, son assistant et sa secrétaire) pour s'en occuper²³⁹. En considérant tous les ouvriers visés par la cédule (pas seulement les camionneurs), tout au plus trois personnes avaient donc la charge de vérifier que des « dizaines de milliers » de travailleurs recevaient les justes salaires²⁴⁰. Sans surprise, la cédule était « ignorée » par bien des entrepreneurs généraux et fournisseurs de matériaux. Conséquemment, la principale revendication des membres de l'APPCB, lors de la grève qu'ils ont déclenchée en juillet 1965, était d'être payés aux taux indiqués dans la cédule des justes

²³¹ Rapport Lippé, *supra* note 43 à la p 92.

²³² Voir par exemple Normand Girard, « Entente conclue entre les propriétaires de camions à bascule et les entrepreneurs en construction de routes », *Le Soleil*, (12 août 1965) 54 [Girard, *Sol* (12 août 1965) 54] : « M. Lesage a expliqué qu'étant donné l'échelle des justes salaires [*sic*] est depuis longtemps établie et que tous les entrepreneurs en connaissent l'existence, le gouvernement entend les obliger à la respecter aussi bien pour les contrats qui leur ont déjà été accordés que pour ceux qui leur seront accordés à l'avenir. »

²³³ Rapport Lippé, *supra* note 43 à la p 92.

²³⁴ Encore que la cédule ait contenu de tels taux... mais cela n'est pas notre sujet. Tout de même, voir Rapport Lippé, *supra* note 43 aux pp 18 et 19.

²³⁵ Rapport Lippé, *supra* note 43 à la p 92.

²³⁶ Rapport Lippé, *supra* note 43 à la p 20 ; voir également les pp 91 et 92, pour y comparer les versions de 1964 et 1965 de la cédule.

²³⁷ À la page 7 du rapport Lippé (*supra* note 43), le comité fait d'ailleurs part de stratagèmes utilisés pour faire perdre aux camionneurs le statut d'artisan.

²³⁸ CP, SRD (14 sept 1965) 7 *supra* note 101 ; The Canadian Press, "Truckers' Protest Turns Into Traffic Snarl", *The Gazette*, (16 septembre 1965) 4.

²³⁹ Rapport Lippé, *supra* note 43 à la p 20.

²⁴⁰ Rapport Lippé, *supra* note 43 à la p 20.

salaires²⁴¹. Il est maintenant temps de décrire le déroulement de cette grève et de quelques autres conflits qui l'ont suivie.

²⁴¹ L'article suivant (Falardeau, *LP* (7 août 1965) 3 *supra* note 99), cite le leader de l'APPCB, M. William Lemelin : « Ce que nous demandons, a-t-il dit, ce n'est pas une augmentation de taux mais le respect de ceux établis en 1946 par le gouvernement de Québec dans un arrêté ministériel ».

CHAPITRE 2

REVENDEICATIONS ET MOYENS DE PRESSION (1965-1966)

Dans ce chapitre, nous étudions comment des camionneurs-propriétaires s’y sont pris, collectivement, pour attirer l’attention du gouvernement sur leurs problèmes, et pour l’obliger à prendre des mesures pour y remédier. Nous tentons ici de mettre en lumière les problèmes dénoncés et les revendications formulées, mais surtout, les stratégies et les tactiques utilisées par les camionneurs-propriétaires pour faire pression tant sur leurs donneurs d’ouvrage que sur le gouvernement. Le chapitre présente dans l’ordre chronologique, les grèves, les manifestations, les blocages de chantiers de construction, etc. qui ont fait en sorte que les problèmes des camionneurs-propriétaires sont aussi devenus les problèmes du gouvernement.

Nous avons divisé le récit en cinq sections. La section 2.1 débute par le déclenchement d’une grève majeure au cours de laquelle les camionneurs-propriétaires ont dénoncé leur faible rémunération, le refus des donneurs d’ouvrage de négocier avec eux, et le non-respect de la cédule des justes salaires. Elle se conclut par l’annonce de la mise sur pied du comité Lippé. La section 2.2 débute par une reprise des arrêts de travail, alors que les camionneurs-propriétaires commencent à alléguer le non-respect des clauses de protection, et à dénoncer le partage inadéquat de l’ouvrage entre les petits camionneurs, les grandes entreprises de camionnage et les entrepreneurs en construction. Elle se conclut par une manifestation à Québec, où les camionneurs-propriétaires ont notamment remis au gouvernement une liste écrite de leurs revendications. La section 2.3 aborde brièvement le début des travaux du comité Lippé, soit les séances de consultations où les associations de camionneurs-propriétaires ont précisé certaines de leurs revendications, et où les associations de grandes entreprises de camionnage et de donneurs d’ouvrage ont fait connaître leurs points de vue. La section 2.4 explique succinctement la disparition de la principale association de camionneurs-propriétaires de l’époque, et la naissance de celle qui allait la remplacer. Finalement, la section 2.5 débute par l’arrivée au pouvoir de l’Union nationale en juin 1966. Cette élection a été suivie d’une vague de protestations de camionneurs-propriétaires dans certains comtés ; ils dénonçaient le patronage qui s’y exerçait et la répartition inéquitable du travail qui en découlait. La section 2.5 et le chapitre 2 se concluent avec le dépôt du rapport Lippé.

Débutons sans plus tarder avec le récit de l’importante grève de l’APPCB, qui a entraîné la formation du comité Lippé.

2.1 Été 1965 : grève de l'APPCB pour la reconnaissance de l'association et l'application de la cédule des justes salaires

La grève la plus directement responsable de la mise sur pied du comité Lippé est celle qui a été déclenchée le 22 juillet 1965²⁴² par l'APPCB pour revendiquer que ses membres soient mieux payés par leurs donneurs d'ouvrage (entrepreneurs en construction et fournisseurs de matériaux). L'association comptait alors 1500 membres²⁴³ (quatre articles disent 1000²⁴⁴) « petits propriétaires » de camions à benne basculante²⁴⁵, et son principal dirigeant était le conseiller technique William Lemelin, secondé par le conseiller juridique Gérard Deniger. Le conflit s'est déroulé dans la région de Montréal (sur l'île et ses alentours, dans un rayon de moins de 40 kilomètres environ)²⁴⁶. La grève a eu lieu de façon continue pendant trois semaines (soit jusqu'à l'intervention du premier ministre Jean Lesage, le 11 août), avec quelques sursauts au cours des trois semaines suivantes. Les trois premières semaines du conflit ont donné lieu à un crescendo de violence : après les menaces, les pneus tailladés, les pare-brise fracassés et les voies de fait simples, on a commencé à voir des camions dynamités²⁴⁷ ou partiellement incendiés²⁴⁸, et des agressions causant des blessures plus sévères²⁴⁹ (graves, dans un cas²⁵⁰).

Parallèlement, l'arrêt de travail (qui aurait « immobilisé » de 3600 à 4000 camions à benne environ) affectait plusieurs chantiers de construction²⁵¹ et risquait de compromettre le vaste programme d'infrastructures que le gouvernement souhaitait compléter à temps pour l'Exposition universelle de 1967

²⁴² Lafrenière, *LP* (24 juil 1965) 28, *supra* note 94. Plusieurs articles de journaux (certains rédigés beaucoup plus tard) ont placé le début de la grève à d'autres dates. Cela dit, considérant que l'article de M. Lafrenière a été rédigé au plus tard deux jour après le déclenchement de la grève, qu'un représentant de l'APPCB (M. Lucien Lemieux) a été rencontré par *La Presse* au lendemain de ce déclenchement afin que ses propos puissent être rapportés dans l'article, nous croyons que le 22 juillet 1965 est la bonne date. Voir également Béliveau, *LP* (12 août 1965) 2, *supra* note 119, et « "Les camionneurs ont été spoliés de 5 millions" – William Lemelin », *La Presse*, (18 septembre 1965) 14.

²⁴³ Voir *supra* note 119.

²⁴⁴ Voir *supra* note 120.

²⁴⁵ Pratte, *LP* (27 juil 1965) 1 *supra* note 120

²⁴⁶ L'annexe B (page 125) du présent mémoire permet de constater la taille du territoire où ont eu lieu les incidents liés à cette grève.

²⁴⁷ « Sabotage », *LP* (2 août 1965) 3, *supra* note 124.

²⁴⁸ « Camions à bascule : violence, sabotage et 14 arrestations », *La Presse*, (10 août 1965) 3 [« 14 arrestations », *LP* (10 août 1965) 3] ; le feu a pu être éteint à temps par un bon Samaritain.

²⁴⁹ Maurice Morin, « Quatre chauffeurs de camion sous le coup de nouvelles sanctions », *La Presse*, (12 août 1965) 27. [Morin, *LP* (12 août 1965) 27]

²⁵⁰ Morin, *LP* (11 août 1965) 3 *supra* note 123.

²⁵¹ « Rien de nouveau », *Montréal-Matin*, (3 août 1965) 6 ; « Nouvelles offres aux camionneurs », *Montréal-Matin*, (7 août 1965) 3 ; Girard, *Sol* (12 août 1965) 54 *supra* note 232 ; Roger Bruneau, « Intervention du provincial dans le conflit des camions », *L'Action*, (12 août 1965) 18.

(ce qui incluait notamment la construction du pont-tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine et de la route 9 reliant Montréal et les États-Unis)²⁵².

Avant de se mettre en grève, les membres de l'APPCB effectuaient « à contrat » (et non pas comme « employés directs »)²⁵³ du transport de matériaux (pierre, gravier, ou sable²⁵⁴) servant à la construction de routes et de grands projets (par exemple le métro de Montréal et les installations de l'Expo '67²⁵⁵). Ils allaient chercher ces matériaux dans des carrières et des sablières (propriétés de fournisseurs de matériaux) pour les porter sur les chantiers de construction où ils seraient utilisés. Notons que le nombre de camions que possédaient à ce moment les membres de l'APPCB n'est pas clair. Si l'on a estimé à l'époque que le conflit « immobilisait » 3600 à 4000 camions²⁵⁶, ce nombre pouvait inclure à notre sens non seulement les camions des grévistes membres de l'APPCB, mais aussi ceux qui auraient été immobilisés par des non-membres, que ce soit par solidarité²⁵⁷ ou par crainte de les voir être endommagés²⁵⁸). Quant à la mobilisation, signalons que les assemblées de grève réunissaient entre 300 et 500 participants²⁵⁹.

Si les membres de l'APPCB ont déclenché l'arrêt de travail le 22 juillet 1965, c'est essentiellement parce qu'ils étaient insatisfaits de leur rémunération et qu'ils voulaient conséquemment être mieux payés par leurs donneurs d'ouvrage²⁶⁰. Si cela suffit pour comprendre le moteur du conflit, notons tout de même que tout au long de la grève, il y a eu dans les journaux des comptes rendus variés, parfois incomplets ou contradictoires quant au détail des revendications. En effet, si William Lemelin a précisé le 6 août 1965 que son association ne réclamait pas une *augmentation* des taux établis par le gouvernement, mais plutôt

²⁵² Girard, *Sol* (12 août 1965) 54 *supra* note 232.

²⁵³ Ces expressions (« à contrat », « employés directs ») ont été utilisées dans l'article « Sabotage », *LP* (2 août 1965) 3 *supra* note 124.

²⁵⁴ Lafrenière, *LP*, (24 juillet 1965) 28 *supra* note 94. L'article « Complains Teamsters Molested », *The Montreal Star*, (27 juillet 1965) 1, laisse aussi voir que ce sont les principaux trois matériaux concernés par le conflit. Voir également Michel Lapalme, « Fin de la grève des camions à bascule », *La Presse*, (12 août 1965) 1.

²⁵⁵ « La violence éclate », *Montréal-Matin*, (24 juillet 1965) 2.

²⁵⁶ Pratte, *LP* (3 août 1965) 6 *supra* note 123.

²⁵⁷ Pratte, *LP* (27 juil 1965) 1 *supra* note 120.

²⁵⁸ Lafrenière, *LP* (24 juil 1965) 28, *supra* note 94.

²⁵⁹ Pratte, *LP* (27 juil 1965) 1 *supra* note 120 ; Pratte, *LP* (3 août 1965) 6 *supra* note 123 ; Falardeau, *LP* (7 août 1965) 3 *supra* note 99 ; « Les propriétaires de camions à bascule songent à organiser bientôt une marche sur Québec », *La Presse*, (8 septembre 1965) 3 [« Marche », *LP* (8 sept 1965) 3]

²⁶⁰ Lafrenière, *LP* (24 juil 1965) 28, *supra* note 94.

le *respect* de ces taux par les donneurs d'ouvrage²⁶¹ (respect qui, concrètement, aurait donné lieu au paiement de taux plus élevés, puisque d'après M. Lemelin, les donneurs d'ouvrage avaient tendance à aller chercher des profits en coupant dans les taux payés aux camionneurs), d'autres articles suggéraient qu'elle voulait aussi obtenir que ces taux soient bonifiés²⁶².

Quoi qu'il en soit, pour que les taux payés soient augmentés, plutôt que d'interpeler directement le gouvernement, l'APPCB a d'abord privilégié la voie de la négociation collective et de la conclusion d'ententes avec les donneurs d'ouvrage. En particulier, un mois et demi avant le début de la grève, l'APPCB aurait envoyé à certains de ces donneurs d'ouvrage – soit 13 (ou 15²⁶³) propriétaires de carrières de la région montréalaise²⁶⁴ – ce qu'on pourrait appeler des « avis de négociation ». Ces avis seraient restés lettre morte²⁶⁵, sauf dans un cas impliquant un propriétaire de trois carrières de moindre envergure avec lequel l'APPCB a d'ailleurs pu conclure une entente²⁶⁶. Vu le refus des grands propriétaires de carrières de reconnaître l'APPCB, de négocier avec elle et de s'engager à payer les taux convenus, la grève a été déclenchée. Notons qu'en cours de grève (le 3 août, plus précisément²⁶⁷) un observateur du ministère du Travail (M. Cyprien Miron, chef du service de la conciliation à Montréal²⁶⁸) a été dépêché par le gouvernement pour se renseigner sur la situation; il déclarait le lendemain qu'en raison du statut des

²⁶¹ Falardeau, *LP* (7 août 1965) 3 *supra* note 99. Voir également : Béliveau, *LP* (12 août 1965) 2, *supra* note 119.

²⁶² Voir l'annexe C du mémoire (page 138) pour davantage d'explications. Dans Pratte, *LP* (27 juil 1965) 1 *supra* note 120, on peut lire (nos soulignements) : « Il y a un mois et demi, des lettres ont été adressées à tous les propriétaires de carrières de Montréal leur demandant d'ouvrir les négociations quant à l'échelle des tarifs. » Il nous semble que si le problème des grévistes avait seulement été le non-respect de l'échelle existante par les donneurs d'ouvrage, la négociation d'une nouvelle échelle (en particulier d'une échelle comportant des taux *supérieurs* à ceux de l'échelle existante) n'aurait pas été le remède approprié. Un tel problème aurait plutôt requis l'intervention (directe ou indirecte) de l'État pour sanctionner les donneurs d'ouvrages fautifs et faire en sorte que les camionneurs lésés obtiennent réparation, soit le versement de la différence entre les sommes dues (d'après l'échelle existante) et les sommes payées.

²⁶³ Pratte, *LP* (27 juil 1965) 1 *supra* note 120.

²⁶⁴ Lafrenière, *LP*, (24 juillet 1965) 28, *supra* note 94 ; « Autre incident », *LP* (26 juil 1965, 2^e éd) 2 *supra* note 119. N.B. : Au lieu de parler de « 13 propriétaires de carrières », *The Gazette* parle de « 13 haulage contractors ». Voir « Four Men », *Gaz* (26 juillet 1965) 13, *supra* note 119.

²⁶⁵ Pratte, *LP* (27 juil 1965) 1, *supra* note 120.

²⁶⁶ Pratte, *LP* (3 août 1965) 6 *supra* note 123 ; Québec, Ministère des Richesses Naturelles, *Carrières Lagacé Construction Ltée*, Québec, 1963 (auteur : Louis-Henri Rinfret). En ligne : <<http://gq.mines.gouv.qc.ca/documents/examine/GM13545/GM13545.pdf>>

²⁶⁷ Pratte, *LP* (4 août 1965) 3, *supra* note 186.

²⁶⁸ « Chez les camionneurs, la situation s'aggrave sans espoir de règlement », *Le Devoir*, (11 août 1965) 3.

grévistas (il s'agissait selon lui de « patrons » ou de « travailleurs-patrons » plutôt que de salariés), l'APPCB ne pouvait légalement contraindre les propriétaires de carrières à négocier avec elle²⁶⁹.

La grève de l'APPCB se démarque parce qu'elle a mis à l'agenda du gouvernement le problème de rémunération des camionneurs-propriétaires dans le secteur du vrac « agrégats » et entraîné la formation du comité Lippé, dont le rapport a été fondateur dans la problématisation du dossier et l'élaboration de la réglementation de 1973. Elle a aussi, très tôt après l'adoption (en 1964) du *Code du travail*, mis en évidence les insuffisances de cette loi. Et dans tous les cas, elle se démarque par l'ampleur qu'elle a prise, et par les moyens utilisés par les grévistes pour que leurs revendications soient entendues.

En effet, au cours de cet arrêt de travail, les grévistes ont déployé diverses tactiques visant à nuire à l'approvisionnement en matériaux et à la poursuite des travaux de construction. Surtout lors des trois premières semaines, ils ont mené ce qu'il convient d'appeler une *guérilla* contre les fournisseurs de matériaux et les entrepreneurs en construction, ainsi que contre les entreprises de camionnage susceptibles de briser la grève. Notons que la compagnie Mount Royal Paving & Supplies, qui possédait 200 camions et était propriétaire d'une entreprise de construction routière (Highway Paving) ainsi que d'une immense carrière dans Saint-Michel (National Quarries)²⁷⁰, a été particulièrement ciblée pendant le conflit²⁷¹ (au minimum, 16 de ses camions ont été endommagés²⁷²). Selon l'APPCB, parmi les entreprises qui retenaient ordinairement les services de ses membres²⁷³, la Mount Royal Paving était, par son

²⁶⁹ Gilles Pratte, « "Les rouliers ne peuvent agir comme syndiqués" – Cyprien Miron », *La Presse*, (5 août 1965) 21.

²⁷⁰ « Les camionneurs ne pourraient signer de convention collective de travail », *La Presse*, (6 août 1965) 3 ; Pratte, *LP* (3 août 1965) 6 *supra* note 123.

²⁷¹ *La Presse canadienne*, « Grève des propriétaires de camions : comparution de 12 personnes à la suite d'incidents », *L'Action*, (11 août 1965) 5. [PC, *L'Act* (11 août 1965) 5]

²⁷² « Autre incident », *LP* (26 juil 1965, 2^e éd) 2 *supra* note 119 ; « Cinq camionneurs », *LP* (30 juil 1965) 35 *supra* note 123 ; « 5 camions de Montréal Paving ont été dynamités dans la nuit de samedi et les dommages se situent à \$200,000 », *Le Journal de Montréal*, (2 août 1965) 2 [*JdM* (2 août 1965) 2] ; Morin, *LP* (11 août 1965) 3 *supra* note 123 ; « Des fiers-à-bras comparaissent en cour pour assaut et vandalisme », *Le Journal de Montréal*, (26 août 1965) 6 [*JdM* (26 août 1965) 6] ; « 14 arrestations », *LP* (10 août 1965) 3 *supra* note 248 ; PC, *L'Act* (11 août 1965) 5 *supra* note 271.

²⁷³ Apparemment, la compagnie Miron, aussi importante sinon davantage que la Mount Royal Paving & Supplies, possédait 400 camions et requérait rarement les services de camionneurs membres de l'APPCB. Qui plus est, aux dires de l'association, lorsqu'elle faisait appel à eux, Miron les rémunérait convenablement. Voir : Pratte, *LP* (4 août 1965) 3, *supra* note 186 *in fine*.

importance, capable d'imposer sa loi aux autres. L'association croyait qu'en ayant gain de cause contre cette compagnie, elle aurait gain de cause contre toutes les autres²⁷⁴.

Bien que la couverture des événements paraisse avoir été parcellaire, plusieurs comptes rendus permettent de voir que régulièrement au cours du conflit (qu'il fasse jour ou qu'il fasse nuit), des groupes de trois à neuf grévistes²⁷⁵ sillonnaient ensemble la région à bord d'une ou deux voitures; ils patrouillaient dans les environs des chantiers de construction et surveillaient les accès aux carrières et aux sablières, le tout afin de repérer des camions à benne transportant des matériaux. Au moment opportun, les grévistes interceptaient le camion, en lacéraient les pneus ou en fracassaient les miroirs, le pare-brise ou le radiateur à l'aide de pierres, de marteaux ou de barres de fer²⁷⁶. À plusieurs reprises, on a pu voir que lorsque la benne d'un camion intercepté était chargée, les grévistes forçaient le chauffeur à en déverser le contenu sur place²⁷⁷ (même si c'était en pleine rue²⁷⁸); cela était évidemment tout un inconvénient en l'absence de dispositif de chargement à proximité. Plus rarement, le camion intercepté n'était pas endommagé, et son chauffeur en était quitte pour un « avertissement »²⁷⁹. Rien qu'à partir des incidents qui ont été décrits avec suffisamment de détails dans les journaux, nous avons pu voir qu'il y avait eu au moins vingt-sept (27) interceptions de ce genre pendant le conflit. Il est probable qu'il y en ait eu davantage, d'une part parce que tous les incidents n'ont pas nécessairement été rapportés dans les journaux, et d'autre part parce que certains comptes rendus ont mentionné des attaques et parlé de camions endommagés (ou de camionneurs menacés) sans donner plus de détails (par exemple quant au nombre de camions ou quant aux méthodes utilisées)²⁸⁰.

²⁷⁴ Pratte, LP (4 août 1965) 3, *supra* note 187 ; « Nouvelles offres aux camionneurs », *Montréal-Matin*, (7 août 1965) 3.

²⁷⁵ Par exemple : « Autre incident », LP (26 juil 1965, 2^e éd) 2 *supra* note 119 ; « 14 arrestations », LP (10 août 1965) 3 *supra* note 248.

²⁷⁶ Par exemple : « Truckers Accused », MS (24 juil 1965) 1 *supra* note 120 ; « Autre incident », LP (26 juil 1965, 2^e éd) 2 *supra* note 119 ; « Cinq camionneurs », LP (30 juil 1965) 35 *supra* note 123 ; « 14 arrestations », LP (10 août 1965) 3 *supra* note 248.

²⁷⁷ Par exemple : Martin Pronovost, « Des propriétaires de camions en grève arrêtent des camions sur la rive Sud », *La Presse*, (6 août 1965) 3 [Pronovost, LP (6 août 1965) 3] ; *JdM* (26 août 1965) 6 *supra* note 272 ; « 14 arrestations », LP (10 août 1965) 3 *supra* note 248 ; PC, *L'Act* (11 août 1965) 5 *supra* note 271.

²⁷⁸ « La violence éclate », *Montréal-Matin*, (24 juillet 1965) 2.

²⁷⁹ « Truckers Accused », MS (24 juil 1965) 1 et « La grève des rouliers : coup de feu », *La Presse*, (28 juillet 1965) 1.

²⁸⁰ Par exemple, on a parlé de « dégâts causés à l'aide de barres de fer à des camions qui circulaient [...] sur la rue Christophe-Colomb » le 9 août, sans préciser combien de camions (ni comment ils avaient été arrêtés, le cas échéant). Voir « 14 arrestations », LP (10 août 1965) 3 *supra* note 248.

En plus de perturber le transport de matériaux et de causer des dommages aux camions (chaque pneu lacéré, selon les allégations, pouvait entraîner des coûts de remplacement de 700\$²⁸¹...), ces attaques soudaines, un peu partout dans la région²⁸², intimidaient les chauffeurs de camion et les faisaient hésiter à reprendre le travail²⁸³. Les tactiques de l'APPCB lui ont d'ailleurs valu, peu de temps après le début de la grève, les reproches des Teamsters (local 903), syndicat qui représentait les chauffeurs de certaines des compagnies visées²⁸⁴. Notons que les grévistes ne se sont pas contentés d'intimider ou de menacer les conducteurs des camions. Par exemple, dans les premiers jours de grève, l'APPCB aurait contacté par téléphone des compagnies de la rive sud (Globus Transport et Pâquet) pour les prévenir que si leurs camions sortaient de leurs garages pendant la grève, les pneus en seraient crevés²⁸⁵. Le propriétaire d'une autre compagnie (Kendall Brothers) a dit quant à lui avoir reçu la visite de grévistes (une « trentaine ») armés de bâtons et de revolvers; ce groupe était venu lui « demander » de garder ses camions dans ses entrepôts²⁸⁶. Les grévistes ont aussi aspergé de goudron le fils du propriétaire de la compagnie Léo Tremblay Transport ainsi que sa voiture²⁸⁷. Un représentant de cette dernière compagnie (dont une dizaine de camions ont été endommagés lors de la première journée complète de grève) a d'ailleurs déclaré ce jour-là que ses camions ne ressortiraient plus tant que le conflit durerait²⁸⁸.

Pour nuire à l'approvisionnement des chantiers, les grévistes ont aussi fait du piquetage à l'entrée des installations de fournisseurs de matériaux. Par exemple, une trentaine d'entre eux ont bloqué l'accès à la sablière Saint-Eustache le 28 juillet (ce qui a d'ailleurs donné lieu à une bagarre entre les grévistes et le propriétaire du lieu, Jean-Guy Mathers; trois grévistes ont éventuellement été accusés de voies de fait contre ce dernier, et un seul d'entre eux a été reconnu coupable)²⁸⁹. Ils ont fait de même devant les installations de Desjardins Asphalt (*sic*), à Sainte-Thérèse : quelques camions ont été empêchés de franchir la ligne, et l'un d'entre eux a été saccagé par les grévistes (ce qui a donné lieu à cinq arrestations)²⁹⁰. Les

²⁸¹ « Cinq camionneurs », *LP* (30 juil 1965) 35 *supra* note 123.

²⁸² L'annexe B (page 125) du mémoire permet de voir l'étendue du territoire où de telles attaques sont survenues.

²⁸³ « Three Truck Drivers Charged », *The Montreal Star*, (30 juillet 1965) 21.

²⁸⁴ « Le syndicat des Teamsters s'en prend aux camionneurs en grève », *La Presse*, (27 juillet 1965) 2 ; « Protestation des Teamsters contre "l'intimidation" », *Le Devoir*, (27 juillet 1965) 7 ; « Complains Teamsters Molested », *The Montreal Star*, (27 juillet 1965) 1.

²⁸⁵ « Les Teamsters protestent », *Montréal-Matin* (27 juillet 1965) 8.

²⁸⁶ « Camionneurs en grève armés de revolvers ? », *La Presse*, (27 juillet 1965) 3.

²⁸⁷ Lafrenière, *LP* (24 juil 1965) 28, *supra* note 94.

²⁸⁸ *Ibid.*

²⁸⁹ Brun, *LP* (22 avril 1966) 8 *supra* note 96.

²⁹⁰ « Camion saccagé », *La Presse*, (3 août 1965) 6.

grévistes ont aussi bloqué avec succès les accès de la carrière Dulude (à Saint-Bruno²⁹¹) et d'une carrière près de Varennes, le 5 août²⁹². Notons qu'assez tôt dans la grève, l'APPCB avait promis de bloquer tout particulièrement l'accès à la National Quarries²⁹³ (propriété de Mount Royal Paving) mais nous n'avons trouvé qu'un seul article concernant du piquetage à cet endroit²⁹⁴. L'article est fort peu détaillé ; s'il permet de conclure qu'il y a eu *tentative* de piquetage, on ne peut savoir si du piquetage a eu lieu ou non.

Dans le même ordre d'idées, les grévistes ont cherché à interrompre la construction en intervenant directement sur les chantiers. Bien qu'on ait rapporté qu'ils avaient prévu de faire du piquetage aux entrées de cinquante sites²⁹⁵, très peu de comptes rendus ont été faits quant à la mise en œuvre de ce projet. Tout au plus avons-nous pu lire que les grévistes avaient utilisé une trentaine de leurs camions pour bloquer l'accès au chantier de l'Expo '67 à la jetée MacKay le 27 juillet, et que ce blocus avait duré une heure avant que les grévistes ne soient délogés par la police²⁹⁶. En revanche, sur des chantiers périphériques ou plus éloignés (et sans doute moins surveillés que celui de l'Expo '67), une autre stratégie semble avoir fonctionné : des bandes de grévistes passaient d'un chantier à l'autre pour y demander l'arrêt du transport de matériaux, et promettre du vandalisme et des saccages de camions si ce travail ne cessait pas²⁹⁷. Des chantiers dans la région de Saint-Jérôme ont été interrompus pendant plusieurs jours à partir du 28 juillet grâce à une telle expédition²⁹⁸. Les chantiers de la route 3A (route périphérique sur la rive sud de Montréal, reliant les ponts Champlain, Victoria, Jacques-Cartier et le futur pont-tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine²⁹⁹) ont aussi reçu la visite d'une bande de grévistes (de 30 à 60 d'entre eux, selon le lieu et le moment) le 5 et le 6 août. À une occasion d'ailleurs, les grévistes y ont mis leurs menaces à exécution, causant pour 30 000\$ de dommages à trois camions de la compagnie Globus Transport³⁰⁰. *Montréal-Matin*

²⁹¹ Loi concernant le titre de Dominion Lime Ltd. et Carrière Dulude Limitée—Dulude Quarry Limited sur certains immeubles dans la paroisse de Saint-Bruno, SQ 1965 13-14 Eliz II c 135.

²⁹² Pronovost, *LP* (6 août 1965) 3, *supra* note 275 à la p 11.

²⁹³ Pratte, *LP* (27 juil 1965) 1 *supra* note 120.

²⁹⁴ « La grève des rouliers s'étend et s'envenime », *Montréal-Matin*, (29 juillet 1965) 2.

²⁹⁵ « Jetée Mackay : des poids-lourds ont tenté d'interdire l'accès du chantier de l'exposition », *Le Devoir*, (28 juillet 1965) 3.

²⁹⁶ *Ibid.*

²⁹⁷ Par exemple : Blondin, *Av du N* (4 août 1965) 17 *supra* note 43 ; Pronovost, *LP* (6 août 1965) 3, *supra* note 275 à la p 11 ; Falardeau, *LP* (7 août 1965) 3 *supra* note 99.

²⁹⁸ Blondin, *Av du N* (4 août 1965) 17 *supra* note 43 ; « Les camionneurs jérômiens veulent mettre fin au conflit », *L'Avenir du Nord*, (11 août 1965) 5.

²⁹⁹ Québec, Ministère de la Voirie, *Rapport de l'exercice au 31 mars 1965*, Québec, 1965 à la p 9.

³⁰⁰ Falardeau, *LP* (7 août 1965) 3 *supra* note 99. Voir aussi : « Des fiers-à-bras continuent de briser des camions à coups de masse et de barres de fer », *Le Journal de Montréal*, (7 août 1965) 4. [*JdM* (7 août 1965) 4]

a écrit qu'au terme de la journée du 6 août : « À tous les chantiers où [étaient] passés les grévistes, quelques minutes après leur départ, il ne restait plus aucun camionneur au travail »³⁰¹.

Au cumul, toutes ces méthodes semblent avoir causé suffisamment d'inconvénients pour entraîner l'intervention du gouvernement. À la suite des organisateurs de l'Expo '67 (qui s'étaient montrés inquiets de voir leurs chantiers paralysés³⁰²), le premier ministre Jean Lesage et le ministre de la Voirie Bernard Pinard ont évoqué le risque que d'importants projets de construction (dont le pont-tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine, la route 9 reliant Montréal et les États-Unis, et le tronçon d'autoroute entre Montréal et Berthier) ne soient pas complétés à temps si la grève de l'APPCB continuait³⁰³.

Au-delà de ces considérations, il faut aussi souligner la violence qui allait croissante. Les premiers jours de grève avaient certes déjà donné lieu à des incidents préoccupants. Par exemple, pendant la nuit du 27 juillet, à Kahnawake, alors que des grévistes patrouillaient à bord de leurs voitures devant la carrière Rivermont (afin d'empêcher tout camion de la quitter)³⁰⁴, un homme qui gardait la propriété³⁰⁵ (et qui était posté à environ 90 mètres seulement) avait tiré avec une carabine de calibre .303³⁰⁶ sur la voiture que conduisait un gréviste³⁰⁷. La même nuit, sur l'île de Montréal, un chauffeur dont le camion avait été intercepté par cinq grévistes, avait été victime de voies de fait et avait dû se défendre avec une barre de fer³⁰⁸. Puis, lors de la bagarre survenue sur la ligne de piquetage de la sablière Saint-Eustache, le 28 juillet, le propriétaire de l'endroit en avait été quitte pour des lunettes brisées et des contusions au visage³⁰⁹. Mais en août, la violence a monté d'un cran, que ce soit contre les personnes ou les objets. En effet, les voies de fait se sont aggravées, et les dommages causés à certains camions ont été plus importants.

³⁰¹ « Nouvelles offres aux camionneurs », *Montréal-Matin*, (7 août 1965) 3.

³⁰² Pratte, *LP* (3 août 1965) 6 *supra* note 123.

³⁰³ Michel Lapalme, « Fin de la grève des camions à bascule », *La Presse*, (12 août 1965) 1.

³⁰⁴ *LP* (28 juillet 1965) 1, *supra* note 100.

³⁰⁵ « La grève des rouliers s'étend et s'envenime », *Montréal-Matin*, (29 juillet 1965) 2.

³⁰⁶ Il s'agissait entre autres du calibre des fusils Lee-Enfield, fusil réglementaire de l'infanterie britannique pendant les Première et Deuxième Guerres mondiales. Voir The Editors of Encyclopedia Britannica, « Lee-Enfield rifle » (8 février 1999), en ligne : *Britannica* <<https://www.britannica.com/technology/Lee-Enfield-rifle>> [https://perma.cc/L78J-QU5D]

³⁰⁷ « La grève des rouliers : coup de feu », *La Presse*, (28 juillet 1965) 1.

³⁰⁸ « Cinq camionneurs », *LP* (30 juil 1965) 35 *supra* note 123.

³⁰⁹ Brun, *LP* (22 avril 1966) 8 *supra* note 96.

Ainsi, le 1^{er} août, vers 3h40 du matin, cinq camions à benne de la Mount Royal Paving ont été dynamités dans le stationnement de la National Quarries ; les bâtons d'explosifs avaient été placés, selon le cas, dans les réservoirs d'essence ou sous le capot des véhicules, causant des dommages évalués à 200 000\$ (40 000\$ par camion)³¹⁰. Le 6 août, à Montréal-Nord, un gréviste se serait servi d'une barre de fer comme d'un javelot, et l'aurait lancée dans le pare-brise d'un camion de la Mount Royal Paving alors que le véhicule était en mouvement; atteint à la tête, le chauffeur aurait perdu connaissance et son camion se serait arrêté « par miracle » après une courte embardée³¹¹. Toujours le 6 août, alors qu'une trentaine de grévistes étaient venus détruire trois camions de la compagnie Globus sur un chantier de la route 3A³¹² (voir ci-dessus, à la page 45), trois membres de la bande auraient commis des voies de fait graves contre deux (ou trois³¹³) employés de l'entreprise³¹⁴. L'un de ces employés (décrit dans un article comme un « surintendant » de Globus³¹⁵, et dans un autre, comme un chauffeur de la compagnie³¹⁶) aurait été atteint à la tête par une pierre avant d'être battu à coups de barre de fer; ses blessures auraient requis six points de suture³¹⁷. Le 9 août, sur la route 48 près de Charlemagne, un camion de la compagnie Métro Mix, en route vers Montréal, aurait été intercepté par deux voitures où se trouvaient neuf grévistes; en plus d'accorder le traitement habituel au camion (pare-brise, phares, radiateur et réservoir d'essence fracassés), les grévistes auraient tenté de l'incendier (le feu a été éteint à temps par un bon Samaritain muni d'un extincteur)³¹⁸. D'ailleurs, le 9 août, les actes de vandalisme et de sabotage se sont multipliés (le journal *The Gazette* a parlé d'un « pic » ou d'un « sommet » de violence³¹⁹), et la journée a donné lieu à plusieurs arrestations (*La Presse* rapportait « 14 arrestations » dans son article du lendemain³²⁰, mais il y en avait en fait eu au moins 21³²¹). Notons que ce jour-là, bien que nous n'ayons trouvé aucun article

³¹⁰ *JdM* (2 août 1965) 2 *supra* note 270.

³¹¹ « 11 camionneurs en grève reprennent leur liberté », *Le Journal de Montréal*, (11 août 1965) 6, et Morin, *LP* (11 août 1965) 3 *supra* note 123.

³¹² Falardeau, *LP* (7 août 1965) 3 *supra* note 99 et *JdM* (7 août 1965) 4 *supra* note 298.

³¹³ Comparer « Quatre fiers-à-bras en grève sont admis à cautionnement », *Le Journal de Montréal*, (12 août 1965) 6 et Morin, *LP* (12 août 1965) 27, *supra* note 247.

³¹⁴ *Ibid.*

³¹⁵ *JdM* (7 août 1965) 4.

³¹⁶ « Quatre chauffeurs de camion sous le coup de nouvelles sanctions », *La Presse*, (12 août 1965) 27.

³¹⁷ Morin, *LP* (12 août 1965) 27, *supra* note 247.

³¹⁸ « 14 arrestations », *LP* (10 août 1965) 3 *supra* note 248.

³¹⁹ « Quebec Moves In To End Area's Violent Truck Strike », *The Gazette*, (12 août 1965) 2.

³²⁰ « 14 arrestations », *LP* (10 août 1965) 3 *supra* note 248.

³²¹ L'article « 14 arrestations », *LP* (10 août 1965) 3 *supra* note 248 ne compte pas les sept arrestations qui ont eu lieu à St-François (sur l'île Jésus) le 9 août : voir Morin, *LP* (11 août 1965) 3 *supra* note 123 et « Camionneurs libérés : deux à leur procès », *La Presse*, (8 septembre 1965) 14.

faisant état de « visites » de grévistes sur le chantier de la route 20 à Les Cèdres³²² (sur la péninsule de Vaudreuil-Soulanges, tout juste à l'ouest de Montréal), une cinquantaine de chauffeurs à l'emploi de deux compagnies qui y œuvraient se sont eux-mêmes mis en grève pour éviter de subir des violences de la part de grévistes de l'APPCB³²³. En fin de compte, avant l'intervention du gouvernement le 11 août, le conflit avait donné lieu depuis le 22 juillet à des dizaines d'arrestations (au moins 38³²⁴) et de camions endommagés (au moins 44³²⁵).

Face à cette flambée de violence et au blocage d'importants projets de construction, le gouvernement s'est finalement décidé à intervenir. Le 11 août, après avoir rencontré les représentants de l'APPCB et de l'association des donneurs d'ouvrage (Association des constructeurs de routes du Québec)³²⁶, le premier ministre Jean Lesage a décrit les mesures adoptées par son gouvernement afin que le conflit prenne fin « immédiatement »³²⁷. En vertu d'un arrêté en conseil fraîchement édicté (numéroté 1539, mais non publié), les entrepreneurs en construction devaient non seulement respecter eux-mêmes la cédule des justes salaires (comme c'était déjà le cas³²⁸), mais ils seraient également tenus responsables du non-respect de cette cédule par leurs sous-traitants, sous-entrepreneurs et fournisseurs de matériaux³²⁹. Les

³²² Falardeau, *LP* (10 août 1965) 3, *supra* note 93. L'article parle de la route « 401 », mais il s'agit du numéro de la portion ontarienne de la route (à ce sujet, voir : Québec, Ministère de la Voirie, *Rapport de l'exercice au 31 mars 1965*, Québec, 1965 à la p 9 et Québec, Ministère de la Voirie, *Rapport de l'exercice au 31 mars 1966*, Québec, 1966 à la p 167. Aujourd'hui, cette route porte le nom d'« Autoroute du Souvenir ». En ligne : <https://toponymie.gouv.qc.ca/ct/ToposWeb/Fiche.aspx?no_seq=393612>

³²³ Falardeau, *LP* (10 août 1965) 3, *supra* note 93.

³²⁴ Additionner les 17 arrestations mentionnées dans Pratte, *LP* (3 août 1965) 6 *supra* note 123, aux 14 mentionnées dans « 14 arrestations », *LP* (10 août 1965) 3 *supra* note 248, et aux 7 mentionnées dans Morin, *LP* (11 août 1965) 3 *supra* note 123 et « Camionneurs libérés : deux à leur procès », *La Presse*, (8 septembre 1965) 14.

³²⁵ C'est le chiffre que nous obtenons en additionnant les camions endommagés mentionnés dans les articles suivants (et en soustrayant les doublons, le cas échéant) : Lafrenière, *LP* (24 juil 1965) 28, *supra* note 94 ; « Autre incident », *LP* (26 juil 1965, 2^e éd) 2 *supra* note 119 ; « La grève des rouliers : coup de feu », *La Presse*, (28 juillet 1965) 1 ; « Cinq camionneurs », *LP* (30 juil 1965) 35 *supra* note 123 ; *JdM* (2 août 1965) 2 *supra* note 270 ; « Camion saccagé », *La Presse*, (3 août 1965) 6 ; Falardeau, *LP* (7 août 1965) 3 *supra* note 99 ; *JdM* (7 août 1965) 4 *supra* note 298 ; Morin, *LP* (11 août 1965) 3 *supra* note 123 ; « 14 arrestations », *LP* (10 août 1965) 3 *supra* note 248 ; « Écho "des camions à bascule" », *La Presse*, (26 août 1965) 11 ; *JdM* (26 août 1965) 6 *supra* note 272 ; « Camionneurs libérés : deux à leur procès », *La Presse*, (8 septembre 1965) 14 ; Falardeau, *LP* (10 août 1965) 3, *supra* note 93 ; et PC, *L'Act* (11 août 1965) 5, *supra* note 271.

³²⁶ Maurice Bernier, « Les propriétaires de camions à bascule gagnent », *Montréal-Matin*, (12 août 1965) 3.

³²⁷ « L'ordre devrait être entièrement rétabli demain, a dit M. Lesage. La violence n'a donc plus sa raison d'être. » dans Michel Lapalme, « Fin de la grève des camions à bascule », *La Presse*, (12 août 1965) 1.

³²⁸ Voir la copie de la cédule des justes salaires reproduite à l'annexe D du rapport Lippé (*supra* note 43), plus précisément à la page 92.

³²⁹ *Concernant l'observation de la cédule des justes salaires*, AC 1539 (1965), (non publié), article 1 [AC 1539-65]. Voir aussi Girard, *Sol* (12 août 1965) 54 *supra* note 232, et Antoine Ladouceur, « Commission d'enquête instituée », *Le Soleil*, (26 août 1965) 7.

entrepreneurs en défaut seraient inscrits sur une « liste noire » qui leur interdirait l'accès aux contrats gouvernementaux³³⁰; selon les termes de l'arrêté, nous comprenons que cette interdiction ne devait durer que tant et aussi longtemps que le défaut ne serait pas rectifié³³¹. Par ailleurs, le gouvernement confiait expressément à la police provinciale la mission de faire cesser « la violence et l'intimidation » et, plus particulièrement, celle d'escorter et de protéger les camions chargés d'approvisionner en sable (depuis Joliette) le chantier de construction du pont-tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine³³².

S'il semble bien ne plus y avoir eu de violence à la suite de l'intervention du gouvernement³³³ (les représentants de l'APPCB, devant le premier ministre, s'étaient engagés à ce qu'elle cesse³³⁴), les donneurs d'ouvrage semblent pour leur part avoir continué d'offrir les mêmes taux qu'avant³³⁵. En réaction, quelques petits arrêts de travail ont eu lieu les 17 et 18 août³³⁶. L'APPCB a déclaré envisager de reprendre la grève, mais elle a préféré d'abord interpeler le gouvernement pour qu'il intervienne « plus énergiquement »³³⁷. Parallèlement, elle a entrepris de préparer un mémoire auquel seraient jointes des factures qui démontreraient au gouvernement que les taux de la cédule n'étaient pas respectés³³⁸.

Nous ignorons si ce sont les menaces de reprise de la grève³³⁹ ou la production de ce mémoire qui ont incité le gouvernement à intervenir de nouveau. Quoiqu'il en soit, le 25 août 1965, l'arrêté en conseil 1643 a été adopté, instituant un « comité d'étude » en vertu de la *Loi des commissions d'enquête*³⁴⁰. Le comité était composé de trois personnes : le juge René Lippé (président), Jacques Parizeau (alors « conseiller économique et financier du conseil des ministres »³⁴¹) et G.-E. Legault, « ingénieur en charge [sic] des

³³⁰ Girard, *Sol* (12 août 1965) 54 *supra* note 232.

³³¹ AC 1539-65, *supra* note 329, art 2. Cela contraste toutefois avec ce qu'on peut lire dans « Quebec Moves In To End Area's Violent Truck Strike », *The Gazette*, (12 août 1965) 2.

³³² Roger Bruneau, « Intervention du provincial dans le conflit des camions », *L'Action*, (12 août 1965) 18.

³³³ Dans les journaux, nous n'avons répertorié qu'un seul acte de « violence » : l'incendie d'un camion à bascule dans un dépôt de Lachenaie. L'article évoque un rapport possible avec la grève de l'APPCB, puisque le camion aurait appartenu à un recruteur de l'association. Voir « Un camion à bascule incendié », *La Presse*, (20 août 1965) 7.

³³⁴ Lafrenière, *LP* (19 août 1965) 3, *supra* note 124.

³³⁵ Lafrenière, *LP* (18 août 1965) 3, *supra* note 125 ; Lafrenière, *LP* (19 août 1965) 3, *supra* note 124

³³⁶ *Ibid.*

³³⁷ Lafrenière, *LP* (19 août 1965) 3, *supra* note 124.

³³⁸ La Presse canadienne, « Mémoire des propriétaires de camions à bascule », *Le Nouvelliste*, (24 août 1965) 10.

³³⁹ Lafrenière, *LP* (18 août 1965) 3, *supra* note 125.

³⁴⁰ AC 1643-65, *supra* note 66.

³⁴¹ La Presse canadienne, « Une commission fixera les prix du transport des matériaux de construction des routes », *Le Nouvelliste*, (26 août 1965) 24. N.B. : Contrairement à ce que laisse croire le titre de cet article du *Nouvelliste*, le

travaux de construction au ministère de la Voirie »³⁴². Son mandat était énoncé simplement : « étudier la cédule des justes salaires en ce qui concerne les taux de transport »³⁴³. Le dépôt des recommandations était prévu à la fin de l'année 1965, le 31 décembre.³⁴⁴

En pratique, toutefois, le comité Lippé a requis une prolongation de ce délai, et le rapport n'a été finalisé qu'en novembre 1966³⁴⁵. Qui plus est, ses recommandations n'ont été rendues publiques que le 18 mars 1968³⁴⁶, dans une « fuite » – les députés parleront de « coulage »³⁴⁷ – au journal *Le Soleil*.³⁴⁸ Entre l'annonce de la mise sur pied du comité Lippé et la publication de son rapport, il s'est donc écoulé un peu plus de deux ans et demi. Dans l'intervalle, à l'occasion de nouvelles grèves, manifestations et blocages de routes ou de chantiers (que nous étudierons dans la prochaine section), d'autres problèmes que le non-respect de la cédule des justes salaires ont été soulevés : ceux-ci ayant surtout à voir avec la répartition de l'ouvrage entre les offrants de services de camionnage.

2.2 Nouvelles grèves à Montréal pour le respect des clauses de protection, et manifestation à Québec

Malgré l'annonce de la mise sur pied du comité Lippé, une autre grève a eu lieu sur la rive sud de Montréal à la fin août 1965. Du 27 août au 2 septembre, le chantier de la route 3 (sous la responsabilité de l'entreprise Bau-Val³⁴⁹) a été paralysé. Les grévistes, membres de l'APPCB, prétendaient non seulement (une fois de plus) ne pas recevoir les taux prévus à la cédule des justes salaires³⁵⁰, mais ils ajoutaient qu'en

« comité » a simplement été formé « pour étudier la cédule des justes salaires en ce qui concerne les taux de transport » et faire des « recommandations » à ce sujet (nos soulignements). Voir AC 1643-65, *supra* note 66.

³⁴² *Ibid.*

³⁴³ AC 1643-65, *supra* note 66.

³⁴⁴ *Ibid.*

³⁴⁵ Rapport Lippé, *supra* note 43 à la p 4.

³⁴⁶ Normand Girard, « L'application des recommandations du rapport Lippé ne représenterait pas de difficulté », *Le Soleil*, (18 mars 1968) 3.

³⁴⁷ Office québécois de la langue française, *Banque de dépannage linguistique*, *sub verbo* « coulage d'information ». En ligne : <http://bdl.oqlf.gouv.qc.ca/bdl/gabarit_bdl.asp?id=4409>

³⁴⁸ À l'Assemblée nationale, les partis du gouvernement et de l'opposition se sont mutuellement accusés d'être à l'origine de cette fuite : Québec, Assemblée législative, *Débats de l'Assemblée législative*, « Le Rapport Lippé », 28-3, n° 19 (21 mars 1968), à la p 792 (Daniel Johnson et Bernard Pinard).

³⁴⁹ Jacques Lafrenière, « Menace d'une grève d'une semaine dans toute la province », *La Presse*, (3 septembre 1965) 3 [Lafrenière, *LP* (3 sept 1965) 3]. D'autres chantiers, à Saint-Philippe et au rang Sainte-Julie, ont également été perturbés : « Une autre grève des camionneurs reste possible », *Le Devoir*, (1^{er} septembre 1965) 12.

³⁵⁰ Il est intéressant de noter que dans un autre dossier impliquant Bau-Val, Globus Transport et des camionneurs-artisans ayant effectué du transport entre le 10 mai et le 26 juillet 1965 sur les chantiers de voirie à ville Jacques-Cartier sur la rive sud, on a jugé qu'à bon droit, le ministère de la Voirie avait retenu 23 359\$ sur les paiements prévus

vertu d'une « loi provinciale » (*sic*), « 75 p. 100 du transport dev[ait] leur être confié »³⁵¹). Or, Bau-Val faisait plutôt effectuer ce travail par l'entreprise Globus Transport³⁵². En conséquence, les grévistes (on en a compté 200) ont choisi d'occuper le chantier de Bau-Val pour empêcher les camions de Globus d'y circuler³⁵³. Globus a fini par obtenir une injonction pour pouvoir y accéder de nouveau, injonction à laquelle les grévistes de l'APPCB ont choisi de se conformer³⁵⁴. Notons qu'en ce qui concerne la part de 75% du transport revendiquée par les grévistes, il y avait des doutes sur qui, au juste, avait droit au bénéfice des clauses de protection³⁵⁵. Un constat qu'a fait plus tard le comité Lippé s'applique bien au conflit qui a eu lieu à la fin août 1965, sur le chantier de la route 3; l'extrait suivant explique les causes et la teneur du débat qui avait lieu entre Bau-Val et les grévistes³⁵⁶ :

En pratique l'application des clauses de protection donne lieu à de nombreuses ambiguïtés. On ne sait pas, en particulier, si la protection s'applique à tous les camions locaux ou seulement à ceux qui appartiennent à des artisans. En outre le manque de définition précise du statut de l'artisan implique de toute façon une part d'arbitraire au niveau opérationnel.³⁵⁷

Notons également qu'à l'occasion de ce conflit, quelques preuves ont pu être accumulées par le gouvernement quant à la véracité d'une plainte qu'avait commencé à formuler l'APPCB le 9 août³⁵⁸. Selon l'association, les camions à benne étaient fréquemment chargés au-delà des limites de poids permises par règlement, ce qui avait entre autres pour effet de diminuer le travail disponible pour les camionneurs³⁵⁹. Or dans la matinée du 30 août 1965, la police provinciale qui surveillait les environs des chantiers de la route 3 (apparemment pour éviter les affrontements auxquels la grève aurait pu donner lieu³⁶⁰) a distribué des contraventions à des camionneurs dont les véhicules étaient surchargés; elle a constaté que tous les

à Bau-Val, puisque les camionneurs-artisans n'avaient pas reçu de Globus les taux qui étaient prévus à la cédule des justes salaires. Voir *Bau-Val Inc c Québec (PG)*, [1972] CA 727 ; AZ-72011190 (SOQUIJ) (Qc CA).

³⁵¹ « Rive Sud » LP 28 août 1965) 27 *supra* note 95. Rapport Lippé, *supra* note 43 à la p 35. N.B. : Les grévistes évoquaient en fait non pas une loi, mais les clauses de protection dont nous avons parlé à la sous-section 1.4.1 du mémoire.

³⁵² *Ibid.*

³⁵³ « Les camions à bascule : la grève reprend sur la route no 3 et le conflit menace de s'étendre », *La Presse*, (31 août 1965) 3. [LP (31 août 1965) 3]

³⁵⁴ Lafrenière, LP (3 sept 1965) 3, *supra* note 349.

³⁵⁵ « Rive Sud » LP 28 août 1965) 27 *supra* note 95.

³⁵⁶ *Ibid.*

³⁵⁷ Rapport Lippé, *supra* note 43, à la p 35.

³⁵⁸ Falardeau, LP (10 août 1965) 3, *supra* note 93.

³⁵⁹ *Ibid.*

³⁶⁰ LP (31 août 1965) 3 *supra* note 350. Notons tout de même qu'un quotidien (le seul parmi ceux qui ont couvert la conférence de presse du 11 août de Jean Lesage) a affirmé que le premier ministre avait donné à la police provinciale la mission de faire respecter « strictement » les limites de charge : voir « Lesage Orders Quick End To Truck Strike Violence : Also Warns Contractors To Obey Law », *The Montreal Star*, (12 août 1965) 1.

véhicules qu'elle interceptait étaient en surcharge (dans certains cas, les camions pesaient près de 143% de la limite permise)³⁶¹.

Au terme du conflit l'opposant à Bau-Val et Globus sur la rive sud, l'APPCB annonçait avoir rencontré des camionneurs de « plusieurs comtés du Québec », et que « tous se plain[ai]ent de ne pas recevoir les sommes d'argent auxquelles ils [avaient] droit »³⁶². Elle promettait le 2 septembre que si la situation n'était pas corrigée d'ici quinze jours, il y aurait une grève générale « dans toute la province »; entre autres, elle envisageait de bloquer de nouveau, pour une semaine, les grands chantiers montréalais dont l'importance avait été soulignée par le premier ministre Lesage et le ministre Pinard le 11 août 1965³⁶³.

En réaction à « l'impuissance du gouvernement provincial à faire respecter la liste [sic] des justes salaires »³⁶⁴, les camionneurs ont alors tenté d'organiser une manifestation à Québec. Celle-ci n'eut cependant pas l'ampleur attendue³⁶⁵. Environ 300 à 350 camionneurs (dont quelque 200 sont venus avec leur camion) se sont réunis dans la capitale³⁶⁶; d'abord dans le stationnement du Patro Roc-Amadour³⁶⁷ les 13 et 14 septembre, avant de se rendre au parlement le mercredi 15 septembre³⁶⁸. Les représentants de l'APPCB ont occupé l'avant-scène³⁶⁹, mais il y avait aussi des représentants de la FPCQ (fédération

³⁶¹ LP (31 août 1965) 3, *supra* note 350.

³⁶² Lafrenière, LP, (3 sept 1965) 3, *supra* note 349.

³⁶³ Jacques Lafrenière, « Une grève pourrait paralyser la construction de routes au Québec », *La Presse*, (7 septembre 1965) 3.

³⁶⁴ Jacques Lafrenière, « Lundi, les propriétaires de camions à bascule manifesteront à Québec », *La Presse*, (11 septembre 1965) 1.

³⁶⁵ On prévoyait que 1000 camions y seraient, mais il n'y en aurait eu que 200. Comparer : Jacques Lafrenière, « Lundi, les propriétaires de camions à bascule manifesteront à Québec », *La Presse*, (11 septembre 1965) 1 et « Manifestation de camionneurs », *L'Événement*, (13 septembre 1965) avec « 200 camionneurs », LP (14 sept 1965) 2 *supra* note 65, et « 300 camionneurs sont déjà dans la Vieille Capitale », *L'Action*, (14 septembre 1965) 9.

³⁶⁶ « 300 camionneurs sont déjà dans la Vieille Capitale », *L'Action*, (14 septembre 1965) 9 ; Rioux, *L'Év* (14 sept 1965) 1, *supra* note 98, *in fine*.

³⁶⁷ Situé au 2103, 1^{ère} avenue, à Québec. Voir « Grand ralliement provincial de tous les employés du gouvernement du Québec », *L'Action*, (3 août 1965) 5.

³⁶⁸ Rioux, *L'Év* (16 sept 1965) 36 *supra* note 117.

³⁶⁹ William Lemelin, M^e Gérard Deniger et Jean Lessard (respectivement conseiller technique, conseiller juridique et président de l'APPCB), ont été nommés (à plusieurs reprises, dans le cas de M. Lemelin), et parfois photographiés lors des événements de Québec. Voir par exemple Jacques Rioux, « Marche des camionneurs sur le parlement : dénonciation du favoritisme », *Le Soleil*, (14 septembre 1965) 14 ; Maurice Laperrière, « Camions à bascule : il se peut qu'un règlement intervienne aujourd'hui », *La Presse*, (16 septembre 1965) 1. Voir également la photo (et sa légende) accompagnant l'article de Jacques Rioux : Rioux, *L'Év* (16 sept 1965) 36 *supra* note 117.

regroupant de syndicats de comtés de « l'Est du Québec »³⁷⁰), notamment M. J.-Marcel Arsenault (au sujet de M. Arsenault, voir la sous-section 1.3.1 du mémoire à la page 22). Àuprès du gouvernement, la manifestation n'a pas beaucoup fait progresser le dossier; les camionneurs se sont essentiellement fait répondre par le premier ministre Lesage que la commission Lippé avait été mise sur pied, qu'elle débutait ses travaux dans quelques jours, et que c'est devant ce comité qu'ils devaient présenter leurs revendications³⁷¹.

Tout de même, à l'occasion de la manifestation, une liste de revendications a été préparée, et remise au gouvernement le 14 septembre³⁷² (celui-ci l'a par la suite transmise au comité Lippé, qui l'a incluse dans son rapport³⁷³). Sans surprise, vu l'objet des luttes qui avaient été menées jusqu'à maintenant, les revendications portaient sur l'application de la cédule des justes salaires (revendications 1-3), des limites de charge (revendication 8) et sur l'élargissement des clauses de protection en faveur des petits camionneurs (ceux-ci souhaitaient désormais – c'était la revendication 4 – qu'on leur réserve 90% du transport plutôt que 75%). Outre cela, les manifestants voulaient que le gouvernement limite l'offre de camionnage dans les marchés publics, en n'y admettant que les camions « enregistrés » (immatriculés) à partir d'une certaine date (revendication 5).

On relèvera ici que la liste de revendications en comptait également une qui n'avait pas été mise de l'avant par l'APPCB pendant sa grève : que le gouvernement « pren[ne] les mesures pour faire cesser le patronage » (revendication 7). L'APPCB n'a commencé à parler de patronage qu'en septembre, quelques jours avant la manifestation à Québec³⁷⁴, et peu de temps après qu'elle a annoncé avoir commencé à établir des liens avec des regroupements de camionneurs de l'extérieur de la grande région de Montréal³⁷⁵. Bien que le patronage ait été dénoncé à l'occasion de la manifestation de Québec (en particulier par les camionneurs du comté de Lévis³⁷⁶), le problème est devenu plus criant (et a été décrit plus en détail) dans les semaines qui ont suivi l'élection du gouvernement de l'Union nationale de Daniel Johnson le 5 juin

³⁷⁰ Dans l'article du *Soleil*, cette fédération est plutôt appelée « Fédération des camionneurs artisans du Québec » : Jacques Rioux, « Marche des camionneurs sur le parlement : dénonciation du favoritisme », *Le Soleil*, (14 septembre 1965) 14.

³⁷¹ « Lesage se dit surpris », *L'Action*, (14 septembre 1965) 9.

³⁷² « 200 camionneurs », *LP* (14 sept 1965) 2 *supra* note 65.

³⁷³ Rapport Lippé, *supra* note 43 aux pp 7 et 8. Nous avons recopié la liste des revendications à l'annexe D du mémoire, à la page 142.

³⁷⁴ « Marche », *LP* (8 sept 1965) 3 *supra* note 259.

³⁷⁵ Lafrenière, *LP* (3 sept 1965) 3, *supra* note 349.

³⁷⁶ Rioux, *L'Év* (14 sept 1965) 1, *supra* note 98.

1966³⁷⁷. Nous discuterons donc davantage du patronage, de son fonctionnement dans le secteur du camionnage en vrac « agrégats » et des conflits qui en ont résulté dans la section 2.5.

2.3 Début des travaux du comité Lippé : consultations et mémoires

Peu de temps après la manifestation de la mi-septembre 1965, les travaux du Comité Lippé ont débuté. Il y a eu des audiences publiques ainsi que six mémoires déposés au cours de ce qui restait de l'année 1965³⁷⁸. À ce sujet, nous avons sollicité les bibliothèques de l'Assemblée nationale et des ministères concernés (Transports et Travail), ainsi que les archives nationales (BAnQ) : toutes ont été incapables de retrouver copie de ces documents. Il semble bien qu'on en ait définitivement perdu la trace. Néanmoins, nous avons pu trouver dans les journaux et les débats parlementaires des informations qui permettent d'apprendre quelles étaient les positions des auteurs de certains de ces mémoires. Nous n'en ferons pas le détail ici; nous n'évoquerons que les *nouvelles* revendications ou précisions apportées par les divers regroupements.

L'APPCB et l'Association du camionnage du Québec (ACQ) (qui intervenait à notre connaissance pour la première fois dans le dossier depuis le début de la grève de l'APPCB), étaient toutes deux d'avis qu'il fallait continger l'offre de services de camionnage. L'APPCB précisait que selon elle, seuls les camions déjà « enregistrés » (immatriculés) en date du 1^{er} janvier 1965 devraient pouvoir être admis sur les travaux de voirie³⁷⁹. L'ACQ expliquait quant à elle que pour instaurer un contingentement, il faudrait placer le camionnage en vrac « agrégats » sous le contrôle de la Régie des transports³⁸⁰ (soit l'organisme qui contrôlait déjà l'offre de service de camionnage *général*).

Quant au statut d'artisan, qui donnait alors aux camionneurs qui y correspondaient le droit aux tarifs prévus à la cédule des justes salaires³⁸¹, l'APPCB était d'avis que sa définition était imprécise, et que les entrepreneurs en construction étaient en mesure d'organiser le travail pour faire en sorte que les camionneurs n'y correspondent plus³⁸² (ce que le comité Lippé reconnaîtra, d'ailleurs³⁸³). Pour sa part, l'ACQ était d'avis que la distinction entre les artisans et les entrepreneurs en camionnage devait être

³⁷⁷ Québec, Assemblée nationale, « La répartition des sièges aux élections générales ». En ligne : <<http://www.assnat.qc.ca/fr/patrimoine/sieges.html>>

³⁷⁸ Voir Rapport Lippé, *supra* note 43 à la p 101 (annexe F du rapport Lippé)

³⁷⁹ « Sécurité d'emploi », *LP* (30 sept 1965) 8 *supra* note 123.

³⁸⁰ Rioux, *Sol* (10 nov 1965) 63 *supra* note 220.

³⁸¹ Rapport Lippé, *supra* note 43 à la p 92.

³⁸² « Sécurité d'emploi », *LP* (30 sept 1965) 8 *supra* note 123. Rapport Lippé, *supra* note 43 à la p 7.

³⁸³ Rapport Lippé, *supra* note 43 à la p 7.

abolie³⁸⁴ (l'ACQ expliquera plus tard que payer tous les offrants de services de camionnage en vrac aux mêmes taux jouerait en faveur des artisans, puisque les entrepreneurs en construction n'auraient aucune raison de boycotter leurs services³⁸⁵). Toujours au sujet du statut d'artisan, il semble que l'APPCB ait voulu qu'il serve aussi à déterminer qui avait droit au bénéfice de clauses de protection : selon l'article de journal, elle voulait « que le gouvernement prenne action [*sic*] pour que les *camionneurs artisans* puissent travailler dans une proportion de 75 p. 100 à tous les contrats de voirie déjà émis » (nos italiques)³⁸⁶.

L'Association des constructeurs de routes du Québec (c'est l'association qui allait devenir, par changement de nom, l'ACRGTO et qui représentait les donneurs d'ouvrage) a aussi présenté un mémoire au comité Lippé. Elle y proposait « deux solutions » au problème du camionnage en vrac « agrégats » : premièrement, l'abolition des taux de transport contenus à la cédule (parce que contraires au principe de la libre entreprise), et deuxièmement, « qu'aucun pourcentage de camions locaux ne soit imposé à l'entrepreneur »³⁸⁷. Autrement dit, elle souhaitait la libéralisation totale du secteur.

2.4 Disparition de l'APPCB et fondation de l'ANCI

Au début de 1966, l'APPCB a implosé. Elle avait élu un nouveau conseil d'administration le 5 décembre 1965³⁸⁸ et obtenu un changement de nom le 4 janvier 1966 : elle devenait « L'Association provinciale des propriétaires indépendants de camions inc. »³⁸⁹. Le 10 février 1966, William Lemelin et M^e Gérard Deniger étaient démis de leurs fonctions³⁹⁰. Officiellement, d'après le remplaçant de M. Lemelin (Jean-Paul Lapointe, ex-président de la Fraternité des policiers de Montréal) l'APPCB « s'en allait à la faillite, [...] conséquence notamment d'une volonté d'expansion trop rapide, négligeant les contingences financières »³⁹¹. M. Lemelin alléguait pour sa part que l'APPCB avait été noyautée par des employés de

³⁸⁴ Rioux, *Sol* (10 nov 1965) 63 *supra* note 220.

³⁸⁵ CRI 1968, *supra* note 43 à la p 171, col de g (André Bilodeau). Bien que l'ACQ n'en ait pas parlé, mettre fin aux stratagèmes des entrepreneurs en construction pour soustraire les artisans à leur statut aurait également pu constituer un argument en faveur de l'abolition de la distinction entre artisans et non-artisans aux fins d'application de la cédule de justes salaires...

³⁸⁶ « Sécurité d'emploi », *LP* (30 sept 1965) 8 *supra* note 123.

³⁸⁷ CRI 1968, *supra* note 43 à la p 190 col de dr (Raymond Roy).

³⁸⁸ « Querelle », *LP* (7 mars 1966) 3, *supra* note 139.

³⁸⁹ L'Association provinciale des propriétaires indépendants de camions inc, (1966) GOQ 229.

³⁹⁰ « Mécontentement », *LP* (4 mars 1966) 48 *supra* note 125.

³⁹¹ « Querelle », *LP* (7 mars 1966) 3, *supra* note 139.

grosses entreprises de Montréal, et qu'elle était désormais contrôlée par des « entrepreneurs » plutôt que par des « artisans camionneurs »³⁹².

Le 3 mars, lors d'une conférence de presse, M. Lemelin affirmait avoir déjà créé une autre association qui regrouperait de tels camionneurs³⁹³. Cette association recevait ses lettres patentes le 18 mars 1966, sous le nom d'« Association nationale des camionneurs indépendants inc. »³⁹⁴ (« ANCI »). Au cours de nos recherches, nous n'avons pas revu l'Association provinciale des propriétaires indépendants de camions inc. (ex-APPCB) dans les débats. Par exemple, l'APPCB avait remis un mémoire au comité Lippé le 17 décembre 1965 (avant que M. Lemelin et M^e Deniger ne soient démis de leurs fonctions), et la nouvelle association de M. Lemelin, l'ANCI, en a remis un le 12 septembre 1966³⁹⁵. Mais l'Association provinciale des propriétaires indépendants de camions inc., elle, n'en a pas produit³⁹⁶.

Nous sommes maintenant prêts à aborder les conflits survenus dans le camionnage en vrac « agrégats » à la suite de l'élection de l'Union nationale en juin 1966.

2.5 Arrêts de travail, blocages de chantiers et manifestations pour dénoncer le patronage

Le 5 juin 1966, l'Union nationale (ci-après l'« UN ») de Daniel Johnson remporte les élections³⁹⁷. Le changement de gouvernement donne lieu à une multiplication des allégations de « patronage » dans le secteur du camionnage en vrac. Il importe de se pencher sur ces allégations, car elles fournissent une occasion de bien comprendre le fonctionnement du patronage qui était dénoncé dans l'industrie (ce qui est d'autant plus important que le phénomène a influencé la forme qu'a prise plus tard la réglementation du camionnage en vrac).

En effet, bien qu'on ait parfois prétendu que le comité Lippé avait eu pour mandat d'enquêter sur le patronage, ce n'était pas le cas³⁹⁸; et si le phénomène est nommé dans le rapport, il n'est pratiquement

³⁹² « Mésentente », *LP* (4 mars 1966) 48 *supra* note 125.

³⁹³ *Ibid.*

³⁹⁴ L'Association nationale [sic] des camionneurs indépendants inc, (1966) GOQ 2395.

³⁹⁵ Rapport Lippé, *supra* note 43 à la p 101 (annexe F du rapport Lippé).

³⁹⁶ *Ibid.*

³⁹⁷ Québec, Assemblée nationale, « La répartition des sièges aux élections générales ». En ligne : <<http://www.assnat.qc.ca/fr/patrimoine/sieges.html>>

³⁹⁸ Voir par exemple la déclaration en ce sens du ministre de la voirie Fernand Lafontaine, immédiatement mise en doute (à juste titre) par un journaliste, dans François Trépanier, « Lafontaine refuse d'intervenir dans Lotbinière avant le rapport Lippé », *La Presse*, (19 août 1966) 29.

pas décrit ou expliqué³⁹⁹. Qui plus est, les politiciens (surtout lorsqu'ils étaient au pouvoir) étaient assez réticents à discuter du problème⁴⁰⁰. Par conséquent, la mécanique du patronage dans le secteur du camionnage en vrac (ou du moins, la perception qu'on en avait) ne se comprend qu'à travers les allégations qui ont fusé de part et d'autre (en particulier à la suite des changements de gouvernement, comme à l'été 1966). Précisons qu'il ne s'agit pas ici de laisser entendre que toutes les allégations de patronage faites pendant l'été 1966 étaient véridiques ou à l'inverse que le patronage n'a jamais été pratiqué que par des membres de l'Union nationale (en fait, à d'autres moments pendant la période étudiée, des libéraux ont été visés par des allégations, notamment lors du retour au pouvoir du Parti libéral en 1970⁴⁰¹). Cela dit, chronologiquement, vu que l'élection de 1966 précède la remise du rapport Lippé, il fait sens d'aborder à cette occasion le problème du patronage et les affrontements qui en ont découlé.

Ainsi, le « modèle » des situations dénoncées pendant l'été 1966 était le suivant : à l'arrivée au pouvoir du gouvernement unioniste, les contrats de voirie auraient été dirigés (ou redirigés) vers des camionneurs-propriétaires dits « bleus »⁴⁰² (couleur de l'UN) qui avaient collaboré de diverses façons à la campagne électorale des candidats unionistes. En conséquence, les autres camionneurs du comté, qui avaient alors moins de travail (ou plus du tout), se mettaient à ruer dans les brancards; ils accusaient le gouvernement de renvoyer l'ascenseur (que ce soit à travers un député local⁴⁰³, un agent de candidat de l'Union

³⁹⁹ Rapport Lippé, *supra* note 43 à la p 46.

⁴⁰⁰ Voir *supra* note 204.

⁴⁰¹ Par exemple, dans le comté de Portneuf : Québec, Assemblée nationale, *Journal des débats de la Commission permanente de la Voirie*, « Problèmes de patronage », 29-1, n° 4 (25 juin 1970) à la p B-260, dernier para (Antoine Drolet) ; dans le comté de Wolfe : « Situation fort tendue entre deux associations rivales de camionneurs », *Le Soleil*, (25 août 1970) 2 ; Fortunat Marcoux, « Les chantiers fermés, il n'y a pas eu de trouble », *Le Soleil*, (26 août 1970) 20 ; « Une guerre entre camionneurs se joue dans le comté de Wolfe », *La Tribune*, (20 août 1970) 5 ; « Demande d'une enquête et appel à la justice au sujet des camionneurs », *La Tribune*, (22 août 1970) 4 ; « Les camionneurs du comté de Wolfe ont repris le travail », *La Tribune*, (1^{er} septembre 1970) 4 ; dans le comté d'Arthabaska : ML, « Affrontement entre associations de camionneurs: route 34 bloquée à St-Valère et à St-Norbert », *La Tribune*, (26 mai 1970) 5; ML, « Un désaccord entre deux associations rivales de camionneurs devant les tribunaux : M. Eddy Gagné subira son examen volontaire le 29 décembre », *La Tribune*, (25 novembre 1970) 4; CPT 1971, *supra* note 108 à la p B-3752 (Jean-Marc Béliveau) ; dans le comté de Drummond : Robert Gaudreau, « Une cinquantaine de camionneurs en colère », *La Tribune*, (21 septembre 1971) éd. partielle de Drummondville ; Gérald Prince, « Le ministère de la Voirie et l'association en viennent à une entente », *Le Nouvelliste*, (27 septembre 1971) 8. Robert Gaudreau, « Une invitation à dîner empêche le blocage systématique des chantiers », *La Tribune*, (27 septembre 1971) 4.

⁴⁰² Voir par exemple : « "Oui, il y a de nouveaux employés" – le sous-ministre », *La Presse*, (21 juin 1966) 1 ; « Un député a le droit de recommander quelqu'un – Bernatchez », *La Presse*, (16 août 1966, dernière éd.) 2, ou encore CRI 1968, *supra* note 43 aux pp 185 (col de dr) et 186 (Alphonse Dufour et Maurice Bellemare).

⁴⁰³ « "Oui, il y a de nouveaux employés" – le sous-ministre », *La Presse*, (21 juin 1966) 1.

nationale⁴⁰⁴, un fonctionnaire de la Voirie⁴⁰⁵ ou un entrepreneur⁴⁰⁶) aux camionneurs qui avaient contribué à le faire élire. La colère des camionneurs se manifestait surtout par des blocages de carrières (comme à Sainte-Agathe, dans Lotbinière⁴⁰⁷, où les véhicules des camionneurs « favorisés » ont d'ailleurs été capturés par les autres, et empêchés de bouger pendant deux jours⁴⁰⁸; à Saint-Wenceslas, dans Nicolet⁴⁰⁹; à Notre-Dame-du-Bon-Conseil, dans Drummond⁴¹⁰); on a aussi vu une manifestation devant le domicile d'un député (René Bernatchez, de l'UN, dans Lotbinière⁴¹¹), et le projet d'une nouvelle marche sur le Parlement⁴¹². Les unionistes visés par les accusations de patronage se défendaient en expliquant que de 1960 à 1966 (années du gouvernement libéral), ce sont les camionneurs « rouges »⁴¹³ (couleur du Parti libéral), contributeurs et collaborateurs de candidats ou députés libéraux, qui avaient travaillé sur les contrats de voirie, et ce à l'exclusion des autres⁴¹⁴. Ainsi, selon les députés unionistes, la réattribution des contrats était un nécessaire retour du balancier; ils se réclamaient tous, à leur façon, de la justice ou de l'équité⁴¹⁵. Notons qu'à l'intérieur du territoire d'un comté électoral, les camionneurs-propriétaires

⁴⁰⁴ Jean-Roch Lessard, « Des camionneurs victimes de "patronage" », *La Tribune*, (21 juillet 1966) 22.

⁴⁰⁵ Daoust et Trépanier, *LP* (22 juin 1966) 2 *supra* note 91.

⁴⁰⁶ L'article de Jean-Roch Lessard, « Le conflit s'envenime chez les camionneurs à la Modern Paving », *La Tribune*, (23 juillet 1966) 4, présente un exemple d'entrepreneur qui aurait décidé de remplacer des camionneurs après avoir reçu l'appel d'un organisateur de l'Union nationale (voir dernière section : « M. Girard »). Le dénommé « Mélançon », dans l'article précité, est présenté comme un « agent officiel du candidat de l'Union Nationale » dans cet autre article : Jean-Roch Lessard, « Des camionneurs victimes de "patronage" dans le comté de Drummond », *La Tribune*, (21 juillet 1966) 22. Voir également : Roger Levasseur, « Un conflit de camionneurs paralyse une carrière à St-Wenceslas », *Le Nouvelliste*, (5 juillet 1966) 13.

⁴⁰⁷ Gilles Daoust, « Voirie : des camionneurs forment un blocus contre les "patroneux" », *La Presse*, (21 juin 1966, dernière éd.) 1.

⁴⁰⁸ Daoust et Trépanier, *LP* (22 juin 1966) 2 *supra* note 91.

⁴⁰⁹ Gilles Normand, « Le conflit des camionneurs prend une nouvelle tournure », *Le Nouvelliste*, (11 juillet 1966) 10 [Normand, *Nouv* (11 juil 1966) 10]

⁴¹⁰ Roger Levasseur, « Arrêt de travail des camionneurs à la Modern Paving », *Le Nouvelliste*, (22 juillet 1966) 7, (édition de Victoriaville). [Levasseur, *Nouv* (22 juil 1966) 7]

⁴¹¹ François Trépanier, « Des camionneurs manifestent contre le favoritisme devant la maison du député Bernatchez, à St Flavien », *La Presse*, (16 août 1966, dernière éd.) 1.

⁴¹² François Trépanier, « Racket dans les associations de camionnage de Lotbinière – Johnson », *La Presse*, (17 août 1966) 1. [Trépanier, *LP* (17 août 1966) 1]

⁴¹³ L'expression « rouge » est utilisée par exemple dans « LA FUSION DES DEUX GROUPES EST SOUHAITÉE (M. Roch Gardner) », *L'Union des Cantons de l'Est [d'Arthabaskaville]*, (17 août 1966) 3 ; Daoust et Trépanier, *LP* (22 juin 1966) 2, *supra* note 91 ; « "Oui, il y a de nouveaux employés" – le sous-ministre », *La Presse*, (21 juin 1966) 1 ; André Bellemare, « Attendre le rapport de la commission d'enquête », *Le Nouvelliste*, (19 août 1966) 4.

⁴¹⁴ Normand, *Nouv* (11 juil 1966) 10 *supra* note 406. Un porte-parole du député de Nicolet y évoque « le patronage que nous avons connu depuis 6 ans ».

⁴¹⁵ Dans le comté d'Arthabaska : Marcel Rivard, « Le député Gardner nie qu'il y ait une cinquantaine de renvois », *La Tribune*, (6 juillet 1966) 16 ; dans Lotbinière : Réjean Lizotte, « Protestation de camionneurs contre la politique de patronage », *L'Action*, (16 août 1966) 16, *in fine*, et François Trépanier « "L'Association elle-même depuis 1960

étaient parfois regroupés en associations (nous en avons toutefois vu une qui agissait sur le territoire de plusieurs comtés voisins⁴¹⁶). Ces associations devaient servir, entre autres, à canaliser les demandes de services de transport par camion, et à les répartir entre les membres⁴¹⁷. Ces associations ont parfois été accusées de faciliter le patronage, soit parce qu'elles n'auraient regroupé que des camionneurs d'une « couleur » politique⁴¹⁸, soit parce que, bien qu'en principe « mixtes » politiquement, elles auraient procédé à un partage inéquitable de l'ouvrage⁴¹⁹.

Étant donné ces modalités de conflit, la solution généralement retenue ou proposée (par des députés, par des représentants d'associations camionneurs-propriétaires, par des représentants syndicaux, ou par des journalistes), pour mettre fin au « patronage » dans un comté électoral, consistait d'abord à n'avoir, par comté, qu'une seule association de camionneurs existante (ou du moins reconnue par le gouvernement)⁴²⁰;

favorise le patronage" – le député Bernatchez », *La Presse*, (21 juin 1966, dernière éd.) 2 ; dans Nicolet : Normand, *Nouv* (11 juil 1966) 10 *supra* note 406. Dans Drummond : Jean-Roch Lessard, « "Tout le monde a le droit de travailler", (Mélançon) », *La Tribune*, (21 juillet 1966) 22.

⁴¹⁶ Soit le « Syndicat des camionneurs progressifs Ltée », fondé le 4 mai 1966 ((1966) GOQ 2736) et qui, bien que d'abord basé dans le comté de Nicolet, aurait aussi agi dans Yamaska, Arthabaska, Lotbinière et Drummond : voir d'abord Roger Levasseur, « LE CONFLIT DES CAMIONNEURS SE FAIT SENTIR À ST-WENCESLAS », *Courrier-Sud [de Nicolet]*, (13 juillet 1966) 1, puis « Le Syndicat des camionneurs progressifs Ltée en face d'un système de préférence », *La Tribune*, (30 août 1966) 3 (éd. Drummondville).

⁴¹⁷ Voir par exemple « Règlement du litige des camionneurs de Lotbinière », *Le Soleil*, (22 juin 1966) 16 : « Le ministère de la Voirie fait appel au syndicat lorsqu'il a besoin de un [sic] ou plusieurs camionneurs et c'est le syndicat lui-même qui détermine les membres qui doivent travailler suivant le principe de la rotation. » Voir également Levasseur, *Nouv* (22 juil 1966) 7 *supra* note 407 au sujet de la « rotation ».

⁴¹⁸ Voir par exemple : « Québec : il y a une enquête en cours sur les camions à bascule ! », *Le Devoir*, (18 août 1966) 1.

⁴¹⁹ C'est en outre ce qu'a prétendu le premier ministre Daniel Johnson, alors que des membres de son parti étaient accusés de patronage : voir Trépanier, *LP* (17 août 1966) 1 *supra* note 409. Voir également : François Trépanier « "L'Association elle-même depuis 1960 favorise le patronage" – le député Bernatchez », *La Presse*, (21 juin 1966, dernière éd.) 2. Dans un autre cas, on peut voir Roland Bergeron, porte-parole du député de Nicolet, évoquer le risque qu'un « syndicat », une « union » ou une « association » deviennent « l'anti-chambre [sic] d'un patronage que nous avons connu depuis 6 ans, et la propriété de trois ou quatre gros camionneurs. » Il ajoutait : « nous voulons d'un organisme où la justice sera appliquée envers tout le monde, et où les petits comme les gros auront leur mot à dire ». Voir Normand, *Nouv* (11 juil 1966) 10 *supra* note 406. Bien que M. Bergeron n'ait pas nommé de syndicat en particulier, et qu'il n'ait parlé que de problèmes possibles ou éventuels, André Hébert, représentant du Syndicat des camionneurs progressifs Ltée, basé à Nicolet, a dénoncé cette affirmation, qui menaçait, on peut le penser, de discréditer son syndicat (après tout, celui-ci avait été fondé un mois avant l'élection du 5 juin 1966, soit le 4 mai 1966, voir (1966) GOQ 2736). Voir Roger Levasseur, « Les camionneurs non syndiqués sont ceux qui retardent la réglementation -M. Hébert », *Le Nouvelliste*, (12 juillet 1966) 7 (éd. de Victoriaville).

⁴²⁰ Cette solution est notamment évoquée par le député Raymond Mailloux dans CRI 1968, *supra* note 43 à la p 184, col de dr. Voir également : Roger Levasseur, « Deux associations de camionneurs dans le moment dans le comté d'Arthabaska », *Le Nouvelliste*, (4 août 1966) 7, éd. partielle de Victoriaville ; Roger Levasseur, « Le député Gardner se défend bien de faire du patronage », *Le Nouvelliste*, (19 août 1966) 7, éd. partielle de Victoriaville ; « Une entente est intervenue entre les deux groupes de camionneurs », *La Tribune*, (28 août 1970) 5.

s'il y avait plusieurs associations, elles pouvaient par exemple fusionner pour n'en former qu'une seule⁴²¹. Selon cette solution, l'association devait regrouper ou admettre dans ses rangs *tous* les camionneurs du comté qui étaient disponibles pour effectuer des travaux de voirie (et ce, sans égard à la « couleur politique » ou quelque autre considération de ce genre). Chaque fois qu'il y aurait de tels travaux à effectuer dans le comté, le donneur d'ouvrage chargé du contrat ne pourrait passer *que par l'association unique* pour obtenir des services de camionnage (et non appeler directement des camionneurs⁴²², ou encore une association clandestine⁴²³)⁴²⁴. Finalement, en recevant de telles demandes de service, l'association devait s'assurer de les répartir équitablement entre ses membres (encore une fois, sans égard à la couleur politique); pour évoquer cette répartition équitable, on parlait parfois d'un système ou principe de « rotation »⁴²⁵, selon lequel chaque membre aurait pour ainsi dire son tour.

Toutefois, comme nous le verrons dans le prochain chapitre, il ne s'agissait pas là de solutions proposées par le comité Lippé ; cela dit, celui-ci s'est contenté de recommander qu'un organisme indépendant (une régie) puisse recevoir les plaintes de camionneurs qui estimaient que l'association dont ils étaient membres pratiquait de la discrimination politique à leur égard d'une part et d'autre part que cet organisme soit habilité à sanctionner une telle association.

Maintenant que nous avons décrit les situations qui étaient énoncées par les camionneurs-propriétaires, ainsi que les luttes qu'ils ont menées pour être entendus et pour que leurs revendications soient mises en œuvre, voyons comment le problème du camionnage en vrac « agrégats » a été compris et conçu par les experts (le comité Lippé) (sous-section 3.1.2), et quelles recommandations ont été formulées par ces derniers (sous-section 3.1.2).

⁴²¹ C'est (notamment) en procédant à une telle fusion que le conflit lié au patronage, dans le comté de Lotbinière, a été réglé. Voir : François Trépanier, « Une fusion d'associations met fin au conflit des camionneurs du comté de Lotbinière », *La Presse*, (22 septembre 1966) 45.

⁴²² Voir par exemple : « Un député a le droit de recommander quelqu'un – Bernatchez », *La Presse*, (16 août 1966, dernière éd.) 2.

⁴²³ On a parfois parlé d'associations « fantômes ». Voir CRI 1968, *supra* note 43 à la p 186, col de dr (Raymond Mailloux).

⁴²⁴ Voir par exemple : CRI 1968, *supra* note 43 à la p 186 col de dr et 187 col de g.

⁴²⁵ Voir par exemple « Règlement du litige des camionneurs de Lotbinière », *Le Soleil*, (22 juin 1966) 16. Un « système de rotation » est également évoqué dans : Claude Tessier, « Le blocus routier est levé », *Le Soleil*, (30 mars 1962) 1, et *La Presse canadienne*, « L'Association coopérative reconnue comme agent des camionneurs des comtés de Duplessis et de Saguenay », *L'Action*, (11 mai 1965) 10.

CHAPITRE 3

PROBLÉMATISATION DU DOSSIER ET SOLUTIONS PROPOSÉES : LE RAPPORT LIPPÉ ET SA RÉCEPTION (1966-1972)

Dans ce chapitre, nous exposerons d’abord, dans la section 3.1, comment le problème des camionneurs a été compris par les experts du comité Lippé et surtout quelles solutions ces derniers ont proposées pour le régler. À la section 3.2, nous présenterons les réactions des associations de camionneurs et de l’association des donneurs d’ouvrage au rapport Lippé : les accords et les désaccords, les nouvelles revendications, ou les revendications modifiées. Enfin, à la section 3.3, il sera question de la réaction de l’État, de l’exécutif, aux recommandations du rapport Lippé et aux revendications des associations. Il s’agira de constater, dans ce chapitre, les solutions qui étaient envisagées par chaque catégorie d’acteurs pour régler le problème des camionneurs. Nous ferons également état de changements au niveau des d’acteurs (fusions d’associations, changements de gouvernement), les reconfigurations qui ont donné lieu à de nouveaux rapports de force et préférences idéologiques.

3.1 Le rapport Lippé

Dans notre mise en contexte de la lutte des camionneurs-propriétaires (chapitre 1 du mémoire, page 14 et suivantes), nous nous sommes principalement appuyé sur les constats du rapport Lippé. Par conséquent, nous nous contenterons ici d’un bref rappel des grandes lignes de ces constats (3.1.1), puis nous ferons part des principales recommandations du comité qui ont à voir avec notre sujet de recherche (3.1.2).

3.1.1 Résumé des constats

Le rapport Lippé identifiait d’emblée, comme problème principal, le nombre « beaucoup trop considérable » de « camions qui [étaient] disponibles pour des travaux de voirie dans la province de Québec »⁴²⁶. Le déséquilibre avait été causé d’une part par l’absence de contingentement de l’offre de camions (le transport d’agrégats étant exclu du contrôle de la Régie des transports)⁴²⁷ et d’autre part par les clauses protection en faveur des camions locaux⁴²⁸ dans les contrats du ministère de la Voirie (clauses

⁴²⁶ Rapport Lippé, *supra* note 43 à la p 6.

⁴²⁷ *Ibid* aux pp 17 et 18.

⁴²⁸ *Ibid* à la p 16 : « La localité [était] définie, selon les contrats, comme étant soit le comté, soit la municipalité » (nos soulignements).

qui incitaient les résidents d'une localité où avaient lieu des travaux à s'acheter des camions)⁴²⁹. Le comité Lippé a identifié quelques phénomènes supplémentaires qui contribuaient à l'offre excessive de camions par rapport à la demande : l'entrée « périodique » de cultivateurs et de camionneurs forestiers sur le marché⁴³⁰; la résistance des camionneurs à se départir de leur véhicule pour changer de métier⁴³¹; l'utilisation de « bon nombre » de camions au-delà de leur durée normale de dépréciation, même lorsqu'ils ne respectaient plus les normes minimales de sécurité⁴³²; et finalement, la surcharge des camions, qui réduisait le nombre de camions requis pour l'exécution des travaux⁴³³.

Le comité constatait que dans ces circonstances, il s'était développé un « véritable marché noir à la baisse », et que les donneurs d'ouvrage – qui « [avaient] tendance à embaucher les camionneurs qui [étaient] disponibles au moindre coût » – avaient « souvent payé, en fait, beaucoup moins que le taux de la cédule [des justes salaires] »⁴³⁴. En somme, la réglementation existante (cédule des justes salaires et clauses de protection) était régulièrement contournée. Le comité soulignait d'ailleurs l'insuffisance flagrante du personnel chargé de surveiller l'application de la cédule (un inspecteur, un assistant et une secrétaire pour toute la province)⁴³⁵.

Par ailleurs, le comité faisait remarquer que les camions étaient « le plus souvent » achetés « grâce à un système de paiement à tempérament et à des taux d'intérêts [sic] élevés »⁴³⁶, ce qui faisait en sorte que l'excès d'offre de transport provenait de plus en plus de camionneurs prêts à travailler « à peu près à n'importe quel prix », pour peu que celui-ci leur permette de « payer la compagnie de finances [sic] »⁴³⁷.

⁴²⁹ *Ibid* aux pp 9, 10 et 16.

⁴³⁰ *Ibid* aux pp 6 et 11.

⁴³¹ *Ibid* aux pp 11 et 12. À la p 12, on peut lire : « Le régime de vie des camionneurs présente, pour bien des individus, des avantages qui ne sont pas négligeables : irrégularité du travail, possibilités de définir soi-même son horaire, liberté à l'égard d'employeurs permanents, etc. Il faut encore ajouter à ces éléments, d'ordre purement émotionnel, l'aiguillon additionnel d'être, dans les régions rurales, propriétaires d'une pièce d'outillage impressionnante. On peut peut-être considérer ces éléments comme étant irrationnels. Notre enquête nous a révélé cependant qu'ils étaient importants. »

⁴³² *Ibid* à la p 15.

⁴³³ *Ibid* à la p 15.

⁴³⁴ *Ibid* aux pp 6 et 7.

⁴³⁵ *Ibid* à la p 20.

⁴³⁶ *Ibid* à la p 10.

⁴³⁷ *Ibid* à la p 11.

Le comité constatait également que pour compenser la faible rémunération, les camionneurs dépassaient fréquemment les limites légales de charge de 30, 35 et même 50%⁴³⁸.

Finalement, le comité relevait qu'« un syndicalisme plus répandu aurait pu jouer dans [le] secteur [du camionnage en vrac] le même rôle d'élément régulateur des conditions de travail qu'il p[ouvait] jouer ailleurs dans l'industrie ou le commerce », mais que les camionneurs artisans et petits entrepreneurs en camionnage, puisqu'ils n'avaient pas le statut de salarié, ne pouvaient se prévaloir du *Code du travail* pour imposer la reconnaissance de leurs associations par les donneurs d'ouvrage, et pour forcer ceux-ci à négocier avec elles⁴³⁹.

La réalité des problèmes dénoncés par les groupes de camionneurs lors des grèves et de la manifestation de 1965 (non-respect de la cédule des justes salaires, surcharge des camions, trop grand nombre de camions sur le marché, impossibilité pour les camionneurs artisans et petits entrepreneurs en camionnage de se prévaloir du *Code du travail*) était donc confirmée par le rapport Lippé.

Quant au problème du patronage, il n'apparaît pas avoir fait l'objet d'une enquête approfondie, et il n'a pratiquement pas été discuté dans le rapport du comité (et encore, la discussion – qui fait à peine une page – ne faisait pas partie du chapitre « État de la question », mais plutôt du chapitre « Recommandations »)⁴⁴⁰. Il n'y avait pas dans le rapport, par exemple, de constat sur l'ampleur du problème, d'explication quant à ses mécanismes, ou encore d'identification de responsables (ne serait-ce que pour nommer leur fonction et le rôle qu'ils jouaient dans l'organisation du patronage). Tout au plus le comité Lippé admettait-il l'existence du phénomène en discutant des associations professionnelles de camionneurs, dont « certaines » (ou « quelques-unes ») étaient selon lui « étroite[ment] intégr[ées] à des formes de patronage politique »⁴⁴¹. À la décharge du comité Lippé, on pourrait relever que la question du patronage ne faisait pas partie de son mandat⁴⁴²; qui plus est, il nous semble qu'une enquête sur le patronage aurait été complexe à réaliser et aurait requis beaucoup de moyens. À ce sujet, nous remarquons qu'ailleurs, le comité Lippé évoquait le « caractère insidieux et difficilement vérifiable de

⁴³⁸ *Ibid* aux pp 14 et 15.

⁴³⁹ *Ibid* pp 21 et 22.

⁴⁴⁰ Seules les page 46 et 49 du rapport Lippé (*supra* note 43) en traitent ; comme le lecteur peut le constater, on n'y dit pas grand-chose sur le patronage lui-même.

⁴⁴¹ Rapport Lippé, *supra* note 43 à la p 46.

⁴⁴² AC 1643-65 *supra* note 66.

certaines pressions qui s'exer[çaient] sur les camionneurs »⁴⁴³; précisons qu'il s'agissait d'une observation d'ordre général, que le comité formulait dans ses recommandations (et non pas pour justifier de ne pas avoir lui-même fait enquête, ou encore pour remettre en doute l'existence du patronage).

3.1.2 Les principales recommandations

Dans son rapport, le comité Lippé a émis vingt recommandations (numérotées en chiffres romains) qu'il a classées en six catégories : le contrôle des charges⁴⁴⁴ (recommandations I à VI), l'examen des véhicules⁴⁴⁵ (VII), la protection locale (VIII à X), la régie du camionnage (XI à XIV), les organisations de camionneurs (XV à XIX) et la préqualification des entrepreneurs (XX). Le comité a joint en annexe de son rapport une liste de ces recommandations et de ces catégories ; nous avons reproduit cette liste à l'annexe E du présent mémoire (page 143).

Précisons d'emblée que nous n'étudierons pas dans ce mémoire les recommandations I à VII (contrôle des charges et examen des véhicules) et XX (préqualification des entrepreneurs). Les sept premières recommandations portaient sur l'obligation de retirer de la circulation les camions « extra-lourds » ou en mauvais état mécanique et s'assurer que les camions n'étaient pas surchargés. Nous ne les étudierons pas, car il s'agissait d'abord de mesures dont l'objectif principal était de favoriser la sécurité du public et préserver l'état des routes (plutôt que réglementer économiquement un secteur ou y établir des rapports collectifs du travail). Qui plus est, ces recommandations n'ont pas fait l'objet de controverses ou de luttes importantes entre associations de camionneurs et de donneurs d'ouvrage⁴⁴⁶. Quant à la recommandation XX, elle voulait qu'*advenant* l'établissement d'un système de préqualification des entrepreneurs (c'est-à-dire un système par lequel serait fixé annuellement le montant maximal de contrats publics qu'un entrepreneur en construction pourrait obtenir, calculé en fonction du capital et du fonds de roulement dont l'entrepreneur dispose, et révisé à la baisse en cas de manquements divers⁴⁴⁷), le montant de préqualification d'un entrepreneur soit affecté négativement par son non-respect de la cédule des justes salaires, par ses retards de paiement ou par ses fraudes à l'égard de camionneurs. Ainsi, la

⁴⁴³ Rapport Lippé, *supra* note 43 à la p 46.

⁴⁴⁴ C'est-à-dire le poids des camions en charge.

⁴⁴⁵ C'est-à-dire la vérification de l'état mécanique des camions.

⁴⁴⁶ Constaté l'« accord de principe » immédiat quant à ces recommandations (alors que les recommandations suivantes suscitent division) dans Groupe de travail sur le rapport Lippé, *Procès-verbal*, 1^{ère} séance (11 juillet 1968) à la p 2 [non publié]. [GTRL PV 1] Voir aussi CSRIC 1969, *supra* note 102, aux pp 641-642, pour un résumé des accords et des désaccords (dans ce dernier cas très limités) quant aux recommandations 1 à 7 (I à VII).

⁴⁴⁷ Le fonctionnement d'un tel système est expliqué aux pages 50 et 51 du Rapport Lippé (*supra* note 43).

recommandation XX ne concernait pas tant la réglementation économique du camionnage en vrac qu'une manière (parmi d'autres possibles) de la faire respecter.

Nous discuterons seulement ici des catégories de recommandations qui concernaient de plus près notre sujet, soient : la régie du camionnage (3.1.2.1), la protection locale (3.1.2.2), et l'organisation des camionneurs (3.1.2.3).

3.1.2.1 La régie du camionnage

Étant donné que le principal problème identifié dans le rapport Lippé était la trop grande offre de camions par rapport à la demande de services de camionnage, la plupart des recommandations du comité avaient pour objectif de rééquilibrer et stabiliser ces deux paramètres⁴⁴⁸. Cet objectif était le but premier de la recommandation XII, qui suggérait que le gouvernement confie à la Régie des transports le « contrôle de l'émission de permis pour les camions à bascule ». Le comité Lippé proposait que « le transport de la pierre, du gravier, de la terre et du sable » réintègre⁴⁴⁹ la compétence de cet organisme (XI), qui aurait alors pour rôle d'établir les conditions d'accroissement du nombre de permis dans chaque région (XII) (c'est-à-dire l'une des dix régions administratives du Québec⁴⁵⁰).

Accessoirement, le comité recommandait de confier à la Régie des transports le rôle de « promulguer » (XIII) les taux de transport applicables aux contrats du gouvernement provincial⁴⁵¹, et de surveiller l'observance de ces taux (XIV). Toutefois, selon le comité, la responsabilité d'établir annuellement ces taux devait être confiée à un comité interministériel (Voirie, Travaux publics et Travail) (XIII). Puisqu'au moment de la finalisation du rapport Lippé, il existait encore (comme c'était le cas depuis plusieurs années⁴⁵²) une cédule des justes salaires (dont l'adoption et la surveillance de l'application étaient sous la responsabilité,

⁴⁴⁸ Rapport Lippé, *supra* note 43 à la p 26.

⁴⁴⁹ D'après le Rapport Lippé (*supra* note 43 à la p 18), ce type de transport avait déjà été sous la juridiction de la Régie, une « vingtaine d'années » auparavant.

⁴⁵⁰ Le comité Lippé évoque les régions administratives « décrétées » par le gouvernement du Québec le « 19 janvier 1966 » (rapport Lippé, *supra* note 43 à la p 36). Voir : Normand Girard, « Dix régions administratives et vingt-cinq sous-régions », *Le Soleil*, (20 janvier 1966) 30. Cela dit, il semble que la division du Québec en dix régions administratives ait véritablement été décrétée le 29 mars 1966 par l'arrêté en conseil numéro 524 qui, apparemment, n'a pas été publié dans la Gazette officielle du Québec. Voir : Québec, Bureau de recherches économiques (Division des études régionales), *Division du Québec en dix régions et vingt-cinq sous-régions administratives*, Québec, Ministère de l'Industrie et du Commerce, 1967 à la p 1.

⁴⁵¹ Les contrats privés et municipaux étaient exclus. Voir Rapport Lippé, *supra* note 43 à la p 48.

⁴⁵² À l'annexe D du rapport Lippé, on trouve copie de la cédule des justes salaires (quant aux taux ou tarifs de transport) pour les années 1945 à 1965. Voir Rapport Lippé, *supra* note 43, aux pp 77 à 92.

respectivement, du ministère du Travail et de l'Officier des justes salaires⁴⁵³), les recommandations XIII et XIV équivalaient essentiellement à proposer que la situation soit maintenue, quoiqu'avec une restructuration administrative.

Notons par ailleurs que le rapport ne précisait pas jusqu'où devrait s'étendre le rôle de « surveillance » de la Régie quant à l'observance des taux promulgués ; nous ne savons donc pas si le comité envisageait que la Régie puisse agir comme un tribunal à cet égard. Cela dit, la chose est possible, puisque dans une autre matière (les allégations de patronage au sein d'associations), le comité recommandait que la Régie soit habilitée à recevoir les plaintes et à sanctionner les associations (nous en discuterons un peu plus bas, à la sous-sous-section 3.1.2.3).

3.1.2.2 La protection locale

Quant au partage (entre les entrepreneurs généraux et les camionneurs locaux) de l'ouvrage de transport en vrac d'agrégats à effectuer dans les contrats du ministère de la Voirie, le rapport Lippé recommandait de maintenir les clauses de protection (puisque « les camionneurs vo[yaient] de plus en plus dans le système de protection locale le seul moyen de garder du travail même [si celui-ci était] insuffisant. »⁴⁵⁴). Le comité recommandait toutefois trois modifications : que la protection s'applique peu importe le montant du contrat⁴⁵⁵, que la portée géographique de la protection s'étende *au-delà* de la municipalité ou du comté⁴⁵⁶, et que la part de travail qui devrait être confié aux bénéficiaires de la clause ne soit plus préétablie à 75%⁴⁵⁷.

Plus précisément, selon les recommandations du comité Lippé, la protection ne devait plus être *locale* mais plutôt *régionale*, c'est-à-dire qu'elle ne bénéficierait pas seulement aux résidents de la *municipalité* ou du *comté* où s'effectueraient les travaux, mais plutôt aux résidents de la *région administrative* (une division géographique plus vaste) où ils auraient lieu⁴⁵⁸. Le comité n'a pas expliqué pourquoi ce changement était selon lui nécessaire, mais il nous semble probable qu'il se soit agi d'éviter que la répartition du travail ne soit gérée à l'échelle d'un comté électoral (ce qui aurait vraisemblablement

⁴⁵³ Rapport Lippé, *supra* note 43, aux pp 19 et 20.

⁴⁵⁴ *Ibid* à la p 35.

⁴⁵⁵ *Ibid* à la p 37 (recommandation IX).

⁴⁵⁶ *Ibid* à la p 37 (recommandation VIII).

⁴⁵⁷ *Ibid* à la p 37 (recommandation X).

⁴⁵⁸ *Ibid* à la p 37.

favorisé le phénomène du patronage, puisqu'un comté compte un seul député provincial – d'une seule couleur politique – alors qu'une région compte plusieurs députés, susceptibles d'être de couleurs politiques différentes)⁴⁵⁹.

Quant à la répartition de l'ouvrage de transport entre les bénéficiaires de la clause de protection et l'entrepreneur en construction chargé de réaliser les travaux de voirie (répartition établie jusque-là, en termes de camions utilisés, à 75% en faveur des bénéficiaires, et 25% en faveur de l'entrepreneur – d'où l'expression « clause 75-25 »), le rapport Lippé recommandait que « [l]es entrepreneurs et les sous-entrepreneurs [puissent] utiliser leurs propres camions sans restriction », mais que les « camionneurs indépendants » de la région jouissent d'une « préférence absolue » à l'égard de « l'excédent de la demande »⁴⁶⁰ (nous déduisons que cela référait à la demande de camionnage que les entrepreneurs et sous-entrepreneurs n'étaient pas en mesure d'effectuer eux-mêmes; il s'agissait vraisemblablement ce qu'on appelle aujourd'hui l'« excédent de capacité »⁴⁶¹). La proposition du comité était bien vague (peut-être trop pour être convenablement analysée) : quel genre d'entreprise visait le comité lorsqu'il parlait de « sous-entrepreneurs » qui auraient pu utiliser « sans restriction » leurs propres camions ? Qu'entendait-il, d'ailleurs, par « sans restriction » ? Le cas échéant, que restait-il de la « protection locale » (ou « régionale ») ? Enfin, il importe peu de répondre ici à ces questions, puisque dans les années qui ont suivi la remise du rapport Lippé, le gouvernement a précisé les clauses et maintenu le partage selon la proportion préétablie « 75-25 »⁴⁶².

⁴⁵⁹ Par analogie, dans une autre section (portant sur l'organisation des camionneurs), le comité dénonçait le rôle que jouaient certaines associations de comté dans le patronage politique, et recommandait que le gouvernement privilégie la formation d'associations *régionales* : « L'important c'est qu'on brise la forme d'organisation locale ou de comté qu'on a connue jusqu'à maintenant. » Voir Rapport Lippé, *supra* note 43 aux pp 45 à 48, plus précisément 46 et 48.

⁴⁶⁰ Rapport Lippé, *supra* note 43 aux pp 36-37.

⁴⁶¹ Voir par exemple Québec, Ministère des Transports, « Le camionnage en vrac : entente sur l'application d'un nouvel encadrement du camionnage en vrac au Québec à compter du 1er janvier 2000 » (Bulletin Info-camionnage no 07.11.99), Québec, Transports Québec, 1999, à la p 4 (avant-dernier para). La « capacité », dans ce contexte, réfère à la part du transport de matériaux que l'entrepreneur général est en mesure d'effectuer *avec ses propres camions*, dans la réalisation d'un contrat de construction ou de réparation routière qui lui a été confié. L'« excédent » réfère à la différence entre la totalité du transport de matériaux à effectuer dans la réalisation du contrat, et la capacité de l'entrepreneur en construction.

⁴⁶² Bien que l'assiette du calcul ait pu varier, cette proportion « 75-25 » s'est essentiellement maintenue pendant plusieurs décennies. Voir par exemple : Québec, Ministère de la Voirie, *Amendements au Cahier des charges et devis généraux*, (4 juin 1968) à la p 9 ; Québec, Ministère de la Voirie, *Amendements au Cahier des charges et devis généraux*, (révision du 21 août 1970) à la p 13 ; Québec, Ministère des Transports, *Cahier de clauses générales*, (1^{er}

3.1.2.3 L'organisation des camionneurs

En ce qui concerne l'organisation des camionneurs, la question a fait l'objet de cinq recommandations, qu'on pourrait regrouper en trois sous-thèmes : les formes juridiques de regroupement (recommandation XV), le patronage (ou la répartition inéquitable du travail) (XVI et XIX), et l'encadrement des rapports collectifs de travail (XVII et XVIII).

La question des formes juridiques de regroupement n'était pas d'une grande importance pour le Comité, qui considérait « qu'il n'a[vait] pas à choisir l'une ou l'autre des formes d'associations et à la proposer aux dépens » d'autres formes⁴⁶³. La recommandation XV consistait simplement à suggérer au gouvernement que les camionneurs « intéressés à utiliser la formule coopérative » puissent recevoir de l'information et de l'aide technique de la part du Service des coopératives du Secrétariat provincial du Québec⁴⁶⁴.

S'il ne recommandait aucune forme particulière de regroupement, le comité reconnaissait néanmoins qu'il était devenu d'une « nécessité absolue » que les camionneurs s'associent pour défendre collectivement leurs intérêts⁴⁶⁵. Afin que le regroupement et la défense collective des intérêts soient facilités et améliorés, le comité formulait quatre recommandations, deux concernant le patronage (XVI et XIX), et deux concernant les rapports collectifs du travail (XVII et XVIII).

Pour contrer le problème du patronage, la recommandation XVI visait à ce qu'on favorise l'organisation des camionneurs sur une base *régionale* (plutôt que sur la base des comtés ou des localités). La justification de cette recommandation, dans le rapport, n'est pas explicite ; mais comme nous l'expliquons à la sous-section précédente, il nous apparaît que puisqu'une région comptait plusieurs comtés électoraux, et qu'elle était donc représentée par plusieurs élus provinciaux (de couleur politique probablement différente), une association régionale (plutôt que locale ou de comté) serait plus difficile à intégrer aux formes de patronage que nous avons décrites à la section 2.5.

août 1979) à la p 14 ; Québec, Ministère des Transports, *Cahier de clauses générales*, (15 février 1985) à la p 2 ; et Québec, Ministère des Transports, *Cahier des charges et devis généraux, Infrastructures routières : construction et réparation*, Québec, Les Publications du Québec, 1997 à la p 2-2.

⁴⁶³ Rapport Lippé, *supra* note 43 à la p 45, *in fine*.

⁴⁶⁴ *Ibid* à la p 48, recommandation XV.

⁴⁶⁵ *Ibid* à la p 45.

Quant à la recommandation XIX, elle visait à habiliter la Régie des transports à recevoir les plaintes que pourraient formuler des camionneurs dont les intérêts seraient lésés par le patronage politique qui aurait cours dans leur « association, syndicat ou coopérative ». Le cas échéant, la Régie aurait le pouvoir de sanctionner ces associations en « rompant toute relation avec le regroupement en question »⁴⁶⁶. Il nous apparaît que cette recommandation n'aurait pas suffi à s'attaquer à toutes les formes de patronage qui ont été dénoncées en 1966. En effet, la recommandation XIX précisait que les camionneurs pourraient porter plainte contre leur association (ou syndicat, ou coopérative) *d'appartenance*⁴⁶⁷. Ainsi, le comité paraissait exclure de la compétence de la Régie les cas de discrimination politique exercée depuis *l'extérieur* de l'association, par exemple lorsqu'un « patron » (élu ou fonctionnaire) favorisait une association de camionneurs « clients » (de la bonne couleur politique) aux dépens d'une association rivale (de la mauvaise couleur politique).

En ce qui concerne l'encadrement des rapports collectifs du travail, le comité Lippé était d'avis (recommandation XVII) que la définition de « salarié », à l'article 1 du *Code du travail*, était trop restrictive⁴⁶⁸ et qu'elle devait être modifiée pour y inclure le « petit artisan camionneur », propriétaire « d'un ou deux camions »⁴⁶⁹.

Bien que le statut des camionneurs propriétaires les ait effectivement empêchés de se prévaloir du *Code du travail*⁴⁷⁰, il ne nous apparaît pas que le changement proposé par le comité Lippé aurait à *lui seul* suffi pour favoriser la négociation et la conclusion de conventions collectives par les « petits artisans camionneurs », vu l'instabilité des rapports entre les camionneurs-propriétaires et leurs donneurs d'ouvrage (travail simultané ou à tour de rôle pour plusieurs donneurs d'ouvrage, besoins sporadiques de ces derniers, contrats de courte durée, etc.)⁴⁷¹. Le régime général de rapports collectifs établi par le *Code*

⁴⁶⁶ *Ibid* à la p 49, recommandation XIX.

⁴⁶⁷ *Ibid* (nos soulignements) : « La Régie des transports devra être habilitée [*sic*] à recevoir les plaintes des camionneurs qui croient leurs intérêts lésés par l'existence de patronage politique dans l'association, syndicat ou coopérative à laquelle [*sic*] ils appartiennent. »

⁴⁶⁸ *Ibid* à la p 46, voir aussi recommandation XVII.

⁴⁶⁹ *Ibid* à la p 47.

⁴⁷⁰ *Ibid* aux pp 22, 46, et 96-100.

⁴⁷¹ À cet égard, à la page 12 du rapport Lippé, le comité évoquait l'« irrégularité du travail » pour les camionneurs et leur « liberté à l'égard d'employeurs permanents ». En contexte, cela était présenté comme un « avantage », comme un « régime de vie » attrayant ; cela dit, pour l'établissement de rapports collectifs en vertu du Code du travail, cela représente un obstacle. Dans le même ordre d'idées, voir la p 46 du rapport, où le comité évoque la « rotation de la main-d'œuvre », ce qui signifie dans ce contexte que les camionneurs changent souvent de donneurs d'ouvrage (et vice-versa).

du travail n'était pas adapté à cette forme « atypique » d'organisation du travail, et le comité Lippé ne discutait pas de cet obstacle supplémentaire à la conclusion de conventions collectives. Corollairement, cet obstacle nuisait aussi à l'application de la recommandation XVIII, selon laquelle il fallait « s'efforcer d'obtenir » l'extension juridique des conventions collectives à l'échelle régionale, « lorsque dans une région une association ou un syndicat, ou une coopérative a[vait] négocié des contrats avec plusieurs employeurs importants »⁴⁷². En effet, encore fallait-il pouvoir, justement, conclure des conventions collectives (qui plus est avec « plusieurs employeurs importants »), avant de pouvoir étendre leur contenu à l'échelle régionale...

Pour conclure cette sous-section (3.1.2) sur les recommandations du comité Lippé, disons qu'il nous apparaît que de toutes les recommandations du comité Lippé, celles visant à permettre de contingenter l'offre de services de camionnage en vrac à l'aide d'un système de permis (principalement les recommandations XI et XII) étaient les plus importantes, car un tel système était ce qui faisait le plus défaut à la réglementation économique du camionnage en vrac qui existait à l'époque. En effet, il y avait déjà dans le secteur, avant même que ne soit institué le comité Lippé, des clauses de protection, une cédule des justes salaires (et des recours juridiques permettant de sanctionner son non-respect⁴⁷³), des limites de charges, des associations de camionneurs; c'est dans ce contexte que l'offre excessive de services s'est développée et que les grèves et autres manifestations que nous avons étudiées ont eu lieu. Nous verrons d'ailleurs qu'après le dépôt du rapport Lippé et dans les années qui ont suivi, lorsque les associations de camionneurs ont demandé à plusieurs reprises que soit instituée « une régie », cela revenait principalement et essentiellement à presser le gouvernement de contingenter l'offre de services de camionnage.

Il importe maintenant d'étudier les réactions des associations de camionneurs et de donneurs d'ouvrage au rapport Lippé.

⁴⁷² Rapport Lippé, *supra* note 43 aux pp 48-49.

⁴⁷³ Voir par exemple : *Bau-Val Inc c Québec (PG)*, [1972] CA 727 ; AZ-72011190 (SOQUIJ) (Qc CA), et *Dufour c Commission Hydro-Électrique de Québec*, [1964] CS 532 ; AZ-64021083 (SOQUIJ) (Qc CS).

3.2 Réactions des associations au rapport Lippé et nouvelles revendications

Comme nous l'avons déjà dit, le rapport Lippé, bien que finalisé en novembre 1966 (et remis au gouvernement quelque part entre cette date et le 26 janvier 1967⁴⁷⁴), n'a été formellement déposé à l'Assemblée législative que le 1^{er} mai 1968⁴⁷⁵, et peu de temps après avoir fait l'objet d'un coulage dans le journal *Le Soleil* le 18 mars 1968. L'étude du rapport en commission parlementaire n'a commencé que le 3 juillet 1968, à la suite d'une motion urgente déposée en mai 1968 par député libéral de Charlevoix, Raymond Mailloux, alors dans l'opposition⁴⁷⁶. L'étude s'est poursuivie hors de l'Assemblée législative pendant l'été et l'automne 1968, dans un « groupe de travail » (Groupe de travail sur le rapport Lippé⁴⁷⁷, ci-après « GTRL ») composé d'élus des deux principaux partis politiques (Union nationale et Parti libéral), de fonctionnaires du ministère de la Voirie, du Travail, des Transports et Communications, et de représentants de donneurs d'ouvrage et de camionneurs⁴⁷⁸.

Avant de discuter des prises de position des associations, il y a lieu de noter qu'au cours de cette période d'environ deux ans, plusieurs changements sont survenus dans les regroupements de camionneurs. L'Association nationale des camionneurs indépendants (ANCI) est devenue l'ANCAI (elle a ajouté le mot « artisan » à son nom le 19 avril 1967⁴⁷⁹), et son principal représentant est devenu Alphonse Dufour, un camionneur de Saint-Siméon, dans Charlevoix⁴⁸⁰. Celui-ci a accédé à la présidence de l'association le 16 mai 1967⁴⁸¹. En octobre 1968, l'ANCAI a officiellement déplacé son siège social de Montréal à Québec, plus précisément à Charlesbourg⁴⁸²). Cette période a aussi vu naître, le 1^{er} mai 1967, la Fédération des associations de camionneurs de la Mauricie (ci-après « FACM »)⁴⁸³. La FACM (dont le principal représentant était son président, Gaston Cournoyer) a déclenché des grèves dans la région de la Mauricie

⁴⁷⁴ Québec, Assemblée législative, *Journal des débats*, « Commission Lippé », 28-1, n° 13 (26 janvier 1967) à la p 579, col de dr (Daniel Johnson).

⁴⁷⁵ Québec, Assemblée législative, *Journal des débats*, 28-3, n° 31 (1^{er} mai 1968) à la p 1288 col de g (Daniel Johnson).

⁴⁷⁶ Québec, Assemblée législative, *Journal des débats*, « Motion de M. Mailloux », 28-3, n° 48 (29 mai 1968) à la p 2149 col de g.

⁴⁷⁷ GTRL PV 1, *supra* note 446 à la p 2.

⁴⁷⁸ *Ibid* à la p 1 (liste des personnes présentes). Voir également CRI 1968, *supra* note 43 aux pp 198 (col de dr) à 200, (où l'on nomme les personnes conviées, ainsi que leur fonction).

⁴⁷⁹ L'Association Nationale des Camionneurs Artisans Indépendants inc, (1967) GOQ 3166.

⁴⁸⁰ Beaulieu, *supra* note 149 à la p 34 ; « Membre », *L'Act* (10 août 1966) 10 *supra* note 137.

⁴⁸¹ Simard, *supra* note 150 à la p 17.

⁴⁸² L'Association Nationale des Camionneurs Artisans Indépendants inc, (1968) GOQ 5313.

⁴⁸³ Fédération des Associations les Camionneurs de la Mauricie inc, (1967) GOQ 3423.

pendant l'été et l'automne 1967 (elle formulait entre autres des accusations de patronage à l'égard de membres du personnel du ministère de la Voirie⁴⁸⁴). Il ne semble pas y avoir eu de changement important du côté de la troisième et dernière grande association de camionneurs, l'Association du camionnage du Québec (ACQ), mais son implication dans le dossier du camionnage en vrac est devenue plus visible, en 1968. L'ACQ avait certes déposé un mémoire au comité Lippé (mémoire que nous n'avons pu retrouver) en 1965⁴⁸⁵, mais elle n'avait pas déclenché de grève, de blocage de chantier ou de manifestation, de 1965 à 1967. Quoi qu'il en soit, en 1968, son principal représentant dans le dossier du camionnage en vrac était le même qu'en 1965, soit Roméo Blouin, secrétaire général de l'association⁴⁸⁶.

Ainsi, alors que les grèves et les blocages de chantiers de 1965 et 1966 avaient été menés par l'APPCB et l'ANCI (représentées principalement par William Lemelin) et la FPCQ (représentée principalement par J.-Marcel Arsenault), les recommandations du rapport Lippé ont été reçues par trois associations : l'ANCAI, la FACM et l'ACQ, représentées respectivement par Alphonse Dufour (avec le conseiller juridique de l'ANCAI, M^e Paul-Étienne Bernier), Gaston Cournoyer, et Roméo Blouin (avec le conseiller juridique de l'ACQ, M^e André Bilodeau). Le tableau de la page suivante⁴⁸⁷ permet de comparer les effectifs déclarés par ces trois associations en 1968 :

⁴⁸⁴ Voir *supra* note 152.

⁴⁸⁵ Rioux, *Sol* (10 nov 1965) 63 *supra* note 220.

⁴⁸⁶ Association nationale des camionneurs artisans indépendants Inc. et al, Étude des Vingt recommandations du Rapport Lippé relatives au camionnage public moyennant considération pécuniaire et non contrôlé par la Régie des Transports, Saint-Roch-de-Mékinac (QC), Fédération des associations des camionneurs de la Mauricie, 1968, à la dixième page du document pdf (voir les « signatures »). En ligne : <https://www.bibliotheque.assnat.qc.ca/DepotNumerique_v2/AffichageNotice.aspx?idn=71055>. Le document a été transcrit et joint en annexe du journal des débats de l'Assemblée nationale du Québec : voir CSRIC 1969, *supra* note 102. Pour la suite du présent mémoire, nous ferons référence aux pages de cette version, puisque la version originale n'était pas paginée. [Mémoire ANCAI et al, 1968]

⁴⁸⁷ Un bogue informatique dans le logiciel *Word* nous a obligé ici à effectuer un saut de page, sans quoi les deux notes de bas de page suivantes se trouvaient dupliquées.

Tableau 1: Effectifs (*propriétaires de camions à bascule*) déclarés par les associations d'entreprises de camionnage en vrac en 1968, et décomposition selon la taille des entreprises membres (en termes de véhicules possédés)

	Membres (total)	Décomposition selon la taille des entreprises membres (en termes de véhicules possédés)		
		1 camion à bascule	2 camions à bascule	3 camions à bascule ou +
ACQ	≈501-600 ⁴⁸⁸	≈ 300	≈ 200	≈ 1 – 100 ⁴⁸⁹
ANCAI	2500	≥ 1875	< 625	
FACM	≈525 ⁴⁹⁰	≈ 368 – 394	< 131 – 157	
Source : voir note de bas de page ⁴⁹¹ .				

Quant aux donneurs d'ouvrage, un petit changement est survenu dans leur association : elle a quelque peu modifié son nom, celui-ci passant de l'Association des constructeurs de routes du Québec (ACRQ) à l'Association des constructeurs de routes et grands travaux du Québec⁴⁹² (ACRGQTQ). En ce qui concerne ses effectifs, en octobre 1968, l'ACRGQTQ disait compter cent cinquante membres qui exécutaient « environ

⁴⁸⁸ Cela n'inclut pas les membres de l'ACQ dont les activités se bornaient au camionnage général. Si nous les avions comptés, il aurait fallu écrire 1200. Voir CRI 1968, *supra* note 43 à la p 172 col de g (André Bilodeau).

⁴⁸⁹ Nous avons expliqué aux pages 25 et 26 du mémoire (et en particulier à la note 171) comment nous avons établi ces chiffres. Pour rappel : lorsque M^e André Bilodeau, représentant de l'ACQ, a décrit l'effectif de son association en commission parlementaire, il a expliqué que les membres de l'ACQ étaient collectivement propriétaires d'« à peu près » 1000 camions à bascule, et que 500 membres avaient « un ou deux » camions à bascule chacun. Il précisait que de ceux-là, « à peu près » 300 membres étaient propriétaires d'« un seul camion » à bascule chacun (300 * 1 = 300). Cela signifie qu'il y avait donc environ 200 membres propriétaires de deux camions à bascule chacun (500 – 300 = 200). Les 200 membres de deux camions à bascule chacun étaient collectivement propriétaires 400 camions à bascule (200 * 2 = 400). Si l'on soustrait des 1000 camions à bascule possédés par les membres de l'ACQ les 300 camions des membres propriétaires d'un seul camion chacun, et les 400 camions des membres propriétaires de deux camions chacun, il reste 300 camions à bascule à répartir entre des membres propriétaires de *plus de deux camions chacun*. M^e Bilodeau n'a pas précisé combien de membres de l'ACQ possédaient trois camions à bascule chacun, combien en possédaient quatre, combien en possédaient cinq, six, sept et ainsi de suite. Cela dit, le plus grand nombre de personnes propriétaires de *plus de deux camions* pouvant se partager 300 camions est 100 (300 ÷ 3 = 100), et le plus petit nombre est 1 (300 ÷ 300 = 1). Donc, tout ce que nous pouvons dire à partir des informations fournies par M^e Bilodeau, c'est qu'il y avait entre 1 et 100 propriétaires de *plus de deux camions* dans l'ACQ. En additionnant les 300 propriétaires d'un camion à bascule chacun, les 200 propriétaires de deux camions à bascule chacun, et les 1 à 100 propriétaires de 300 camions à bascule, on peut déduire qu'il y avait entre 501 et 600 membres propriétaires.

⁴⁹⁰ Lemieux, *Sol* (28 mars 1968) 10 *supra* note 151. Malgré le titre de l'article (« l'Association des camionneurs de la Mauricie »), il est en fait question de la FACM. On peut voir que le dirigeant interviewé dans l'article (le vice-président Lucien Blouin), est désigné comme vice-président de la FACM dans un autre article publié contemporanément : Jean-Marc Beaudouin, « Le syndicalisme abolira tout le système du favoritisme », *Le Nouvelliste*, (27 avril 1968) 11.

⁴⁹¹ Sauf indication contraire, les données proviennent des déclarations des représentants d'associations devant le Comité des relations industrielles, à l'Assemblée législative, le 3 juillet 1968. Voir CRI 1968, *supra* note 43, à la p 172 col de g (André Bilodeau) pour l'ACQ ; aux pp 174 col de g et 183 col de dr (Paul-Étienne Bernier) pour l'ANCAI, et à la p 196 col de g (Gaston Cournoyer) pour la FACM.

⁴⁹² Association des Constructeurs de Routes et Grands Travaux du Québec, (1968) GOQ 1020.

85% de tous les travaux publics » pour les gouvernements provincial, fédéral et municipal ainsi que pour l'industrie privée⁴⁹³.

Abordons maintenant les positions respectives des associations de camionneurs (3.2.1) et de l'association de donneurs d'ouvrage (3.2.2) concernant le rapport Lippé. Notons que bien que les associations aient réagi aux révélations du journal *Le Soleil* en mars 1968 et qu'elles se soient exprimées lors de consultations, que ce soit en commission parlementaire (séance du 3 juillet 1968 du Comité des relations industrielles) ou lors des travaux du GTRL, leurs positions et leurs revendications ont été condensées dans deux mémoires déposés au GTRL : le mémoire conjoint des trois associations de camionneurs (ANCAI, FACM et ACQ)⁴⁹⁴ déposé en septembre 1968⁴⁹⁵, et celui de l'ACRGTO, daté du 9 octobre 1968⁴⁹⁶. Nous nous appuierons donc essentiellement sur ces deux mémoires, dans les sous-sections 3.2.1 et 3.2.2.

3.2.1 Les associations de camionneurs-propriétaires

Dans la présente sous-section, nous allons commenter le mémoire conjoint des trois associations de camionneurs, déposé au GTRL en septembre 1968. Notons que bien que ce mémoire ait été produit par trois associations qui avaient été en désaccord sur certains points quelques jours seulement avant son dépôt⁴⁹⁷, il ne faisait état d'aucune dissidence. Mentionnons également que dans leur mémoire conjoint, les associations de camionneurs se prononçaient sur *chacune* des vingt recommandations du rapport Lippé, dans l'ordre, et ajoutaient quelques recommandations supplémentaires. Par conséquent, pour commenter le mémoire, nous procéderons de la même façon que nous l'avons fait pour le rapport Lippé à la sous-section 3.1.2, c'est-à-dire en n'abordant que les trois catégories de recommandations qui concernent notre sujet de recherche, soit la régie du camionnage (3.2.1.1), la protection locale (3.2.1.2) et l'organisation des camionneurs (3.2.1.3).

⁴⁹³ Mémoire ACRGTQ 1968, *supra* note 196 à la p 635.

⁴⁹⁴ Mémoire ANCAI et al, 1968, *supra* note 486 à la p 634. N.B. : Le mémoire est signé par une quatrième association, le Syndicat des camionneurs du comté de Lévis, mais celui-ci avait adhéré à l'ACQ le 28 juin 1968. Voir « Syndicat de Lévis », *Sol* (29 juin 1968) 19 *supra* note 138. La distinction entre l'ACQ et ce syndicat, en septembre 1968, nous apparaît donc superflue.

⁴⁹⁵ Groupe de travail sur le rapport Lippé, *Procès-verbal*, 5^e séance (19 septembre 1968) à la p 2 [non publié]. [GTRL PV 5]

⁴⁹⁶ Mémoire ACRGTQ 1968, *supra* note 196 à la p 639.

⁴⁹⁷ GTRL PV 3, *supra* note 90 aux pp 2-3.

3.2.1.1 La régie du camionnage

Les recommandations XI à XVI portant sur la régie du camionnage concernaient deux aspects de la réglementation économique : le contingentement de l'offre de services de camionnage en vrac par un système de permis (XI et XII), et la fixation des taux de transport (XIII et XIV). Les associations de camionneurs étaient d'accord pour que s'appliquent ces deux moyens de réglementation. Cela dit, alors que le comité Lippé avait proposé que ces moyens s'appliquent au transport de la pierre, du gravier, de la terre et du sable, les associations de camionneurs proposaient qu'ils s'appliquent non seulement à ces quatre matières, mais à toutes celles qui étaient exclues du contrôle de la Régie des transports (ce qui incluait notamment, en sus des quatre matières précitées, tous les matériaux de construction et de réparation des chemins publics⁴⁹⁸)⁴⁹⁹. Par ailleurs, alors que le comité Lippé avait proposé d'étendre au camionnage en vrac la juridiction de la Régie des transports (qui s'occupait déjà du secteur du camionnage général), les associations de camionneurs préféraient (sans préciser pourquoi) que soit créée une régie « complètement distincte »⁵⁰⁰ (cela dit, ils ont proposé, un peu plus tard, une « section spéciale » au sein de la Régie des transports⁵⁰¹). Vraisemblablement, il s'agissait pour les associations de camionneurs de s'assurer que les régisseurs soient spécialisés dans le domaine du camionnage en vrac « agrégats ». À ce sujet, les associations, dans une revendication supplémentaire, demandaient qu'un certain nombre de régisseurs (« deux »⁵⁰²) soient choisis parmi leurs membres.⁵⁰³

Quant aux taux de transport, les associations de camionneurs étaient d'accord pour que la Régie les promulgue. Mais plutôt que de voir ces taux établis annuellement par un comité interministériel (comme le recommandait le comité Lippé), les associations de camionneurs demandaient plutôt à pouvoir déposer elles-mêmes leurs demandes de fixation de nouveaux taux à la régie, afin que celle-ci en décide⁵⁰⁴. En matière de taux, les associations y allaient aussi de quelques recommandations supplémentaires. Elles souhaitaient que les entrepreneurs ou sous-entrepreneurs en construction soient tenus de payer les

⁴⁹⁸ Loi de la Régie des transports, SRQ 1964 c 228, art 33e)

⁴⁹⁹ Il nous semble qu'il s'agissait d'un simple oubli de la part du comité, et non d'une volonté de réduire les matières réglementées.

⁵⁰⁰ Mémoire ANCAI et al, 1968, *supra* note 486 à la p 633 (recommandation 12)

⁵⁰¹ CSRIC 1969, *supra* note 102 à la p 643 (recommandation XI).

⁵⁰² Le chiffre nous apparaît arbitraire, considérant que le nombre total de régisseurs restait inconnu, et que les associations ne proposaient aucun total.

⁵⁰³ Mémoire ANCAI et al, 1968, *supra* note 486 à la p 634, recommandation « d) ».

⁵⁰⁴ Enfin, les termes du mémoire sont quelque peu ambigus, sur ce point... cela dit il nous semble improbable que les camionneurs aient poussé l'audace jusqu'à demander à pouvoir établir eux-mêmes les tarifs réglementaires. Voir : Mémoire ANCAI et al, 1968, *supra* note 486 à la p 633 (recommandation 13).

camionneurs aux quinze jours, et qu'ils remettent l'équivalent d'une fiche de paie (détaillant les heures travaillées, dans le cas d'une rémunération à l'heure, ou, dans le cas d'une rémunération à la performance, le poids ou le volume, ainsi que les distances parcourues par voyage)⁵⁰⁵. S'il y avait une demande de service, que le camionneur se présentait et qu'il n'y avait pas de travail, les associations voulaient que les entrepreneurs soient tenus de le rémunérer pour un minimum de deux heures de travail⁵⁰⁶.

En dernier lieu, toujours en ce qui concerne les taux de transport, signalons qu'en 1965 et jusqu'à l'été 1968, l'ACQ (qui représentait plutôt les intérêts des *entrepreneurs* en camionnage, tandis que l'ANCAI ou la FACM représentaient plutôt ceux des *artisans*) avait proposé que *tous* les offrants de services de camionnage en vrac (qu'ils soient artisans au sens le plus strict, ou entrepreneurs en camionnage) soient rémunérés aux mêmes taux⁵⁰⁷. Selon les explications de l'ACQ, si le gouvernement établissait des taux de transport pour les artisans seulement, les entrepreneurs en construction seraient incités à boycotter autant que possible les artisans (c'est-à-dire à utiliser leurs propres camions, ou encore à faire appel à des entrepreneurs en camionnage non assujettis aux taux établis)⁵⁰⁸. L'argument de l'ACQ semble avoir été accepté par l'ANCAI et la FACM, puisque dans leur mémoire conjoint de septembre 1968, les trois associations incluaient une revendication (malheureusement fort mal rédigée) qui signifiait (selon notre compréhension) que dans les contrats publics provinciaux, les services de *tous* les camions à bascule (y compris ceux de l'entrepreneur en construction) devraient être rémunérés aux mêmes taux⁵⁰⁹.

3.2.1.2 Les clauses de protection locale

En ce qui concernait les clauses de protection, les associations de camionneurs étaient d'accord avec le comité Lippé pour qu'elles s'appliquent peu importe le montant des contrats⁵¹⁰. En revanche, elles s'opposaient à la recommandation VIII du comité Lippé selon laquelle les clauses de protection devaient s'appliquer à l'échelle de la région plutôt qu'à l'échelle du comté ou de la localité. En effet, selon les

⁵⁰⁵ Mémoire ANCAI et al, 1968 *supra* note 486 à la p 634, recommandation « a) ».

⁵⁰⁶ *Ibid* recommandation « b) ».

⁵⁰⁷ CRI 1968, *supra* note 43 à la p 171 col de g (André Bilodeau).

⁵⁰⁸ *Ibid*.

⁵⁰⁹ Mémoire ANCAI et al, 1968 *supra* note 486 à la p 634, recommandation « c) ».

⁵¹⁰ *Ibid* à la p 632 (recommandation 9).

associations, les distances à parcourir dans certaines régions étaient trop grandes pour répartir le travail à cette échelle⁵¹¹.

Quant au partage du transport entre l'entrepreneur en construction et les camionneurs bénéficiaires de la clause de protection dans les contrats publics du gouvernement provincial, les associations de camionneurs rejetaient la recommandation X du comité Lippé, qui préconisait de réserver seulement l'*excédent de capacité* de l'entrepreneur en construction aux camionneurs. Les associations étaient plutôt d'avis que dans ces contrats, « 75% du volume des matériaux pouvant être transportés par camions » et « servant à la construction, ou la réparation » devrait être « accordé aux camionneurs du comté où s'exécute le contrat »⁵¹². Soulignons au passage quelques nuances. D'abord, par « volume des matériaux », les associations entendaient en fait la quantité de matériaux (en volume ou en tonnage)⁵¹³. Ensuite, en parlant en termes de « volume » (tonnage) plutôt que (par exemple) en termes de « nombres de camions », elles cherchaient à obtenir que le partage de l'ouvrage soit établi différemment entre les bénéficiaires de la clause de protection et l'entrepreneur en construction (alors même qu'il était toujours question d'une répartition « 75-25 »). En effet, d'après le président de l'ANCAI Alphonse Dufour, les entrepreneurs en construction étaient propriétaires de camions de plus grande taille, capables de transporter plus de matériaux que ceux des artisans⁵¹⁴. Par conséquent, par exemple, si l'on choisissait d'accorder 75% du tonnage aux artisans locaux, cela revenait à leur accorder plus de travail que si l'on déterminait plutôt que 75% des camions sur un chantier devaient appartenir à des artisans locaux.

En dernier lieu quant à la protection locale, il importe de signaler que bien qu'elles aient déposé un mémoire conjoint le 19 septembre 1968⁵¹⁵, il existait jusqu'au 22 août 1968 au moins un autre point de discordance entre l'ACQ et les autres associations de camionneurs (le procès-verbal de la 3^e séance du Groupe de travail sur le rapport Lippé parle d'« associations d'artisans », ce qui désigne certainement l'ANCAI et ses syndicats ou associations locales affiliées, et probablement la FACM)⁵¹⁶. Alors que les associations d'artisans souhaitaient que la protection locale ne profite qu'aux *artisans* du comté où s'exécutaient les travaux, l'ACQ souhaitait qu'elle profite aussi aux entrepreneurs en camionnage qui n'étaient pas

⁵¹¹ *Ibid* (recommandation 8).

⁵¹² *Ibid* (recommandation 10).

⁵¹³ CRI 1968, *supra* note 43 à la p 190, col de g (Alphonse Dufour).

⁵¹⁴ *Ibid*.

⁵¹⁵ GTRL PV 5, *supra* note 495 à la p 2.

⁵¹⁶ GTRL PV 3, *supra* note 90 à la p 2.

artisans⁵¹⁷. Quant aux bénéficiaires de la clause, le mémoire conjoint ne parle que de « camionneurs du comté »⁵¹⁸, et rien ne permet de dire clairement si, avant son dépôt, le débat a été résolu entre l'ACQ et les artisans⁵¹⁹.

3.2.1.3 L'organisation des camionneurs

En ce qui concerne l'organisation des camionneurs, pour rappel, le comité avait fait cinq recommandations : deux visant à lutter contre le patronage (XVI et XIX) et deux concernant les rapports collectifs du travail (XVII et XVIII). Quant à la recommandation XV sur l'aide à la formation de coopératives, nous n'en discuterons pas, puisqu'elle ne visait pas à imposer une forme d'organisation (et que de toute façon, les associations participantes au mémoire conjoint affirmaient ne pas être intéressées par la forme coopérative).

En ce qui concerne le patronage, les associations de camionneurs se disaient d'accord avec la recommandation XVI selon laquelle l'organisation ou le regroupement des camionneurs devait se faire sur une base régionale (plutôt que locale ou de comté). Quant à la recommandation XIX, les associations de camionneurs disaient s'y opposer, et proposaient plutôt qu'elle soit modifiée. Elles nous semblent avoir suggéré un élargissement de la compétence de la Régie quant aux plaintes de camionneurs. En effet, les plaintes envisagées par le comité Lippé visaient les allégations de patronage qu'un camionneur pourrait formuler contre son association d'appartenance. Dans leur mémoire conjoint, les associations de camionneurs recommandaient une formule plus générale, qui englobait toute plainte d'un camionneur qui croirait ses intérêts lésés (ce qui inclurait notamment les plaintes à l'encontre d'autres associations que la sienne). Enfin, quant aux sanctions que pourrait imposer la Régie dans ces circonstances, les associations de camionneurs n'en recommandaient pas.

Quant aux rapports collectifs du travail, étonnamment⁵²⁰, les associations de camionneurs rejetaient en bloc les recommandations XVII et XVIII (qui concernaient respectivement la modification du *Code du travail*

⁵¹⁷ *Ibid.*

⁵¹⁸ Mémoire ANCAI et al, 1968 *supra* note 486 à la p 632 (recommandation 10).

⁵¹⁹ Un résumé des délibérations du GTRL (daté de novembre 1968), publié à l'annexe D du CSRIC 1969 (*supra* note 102, à la p 640), ne le permet pas non plus.

⁵²⁰ Si nous écrivons « étonnamment », c'est d'abord parce que le rapport Lippé ne donnait pas l'impression qu'il faudrait choisir entre la recommandation XII et la recommandation XVII. Et en effet, à notre sens, rien ne s'opposait (et rien ne s'oppose) à ce qu'on institue une régie du camionnage en même temps qu'on modifie le *Code du travail* pour

pour que les camionneurs propriétaires d'un ou deux camions soient considérés comme salariés, et l'extension juridique des conditions de travail négociées)⁵²¹. Les associations de camionneurs signalaient ainsi préférer que leurs conditions de travail soient établies par la Régie (après y avoir fait des représentations⁵²²) plutôt que par la négociation collective avec les donneurs d'ouvrage⁵²³.

3.2.2 L'Association des constructeurs de routes et grands travaux du Québec

Les réactions de l'ACRGQT aux recommandations VIII à XIX, dans son mémoire d'octobre 1968, peuvent être résumées plus simplement que celles des associations de camionneurs.

L'ACRGQT s'opposait à ce qu'une régie intervienne pour continger l'offre de services de camionnage, puisque selon elle, sans intervention, « les bons camionneurs deviendraient rentables », tandis que les autres « disparaîtr[ai]ent »⁵²⁴. Quant à la fixation des taux, de la même façon, l'ACRGQT s'y opposait puisqu'une telle fixation était contraire aux « principes de libre entreprise »⁵²⁵. Pour les mêmes raisons, elle rejetait l'application de clauses de protection⁵²⁶, ajoutant qu'il était « impossible » à un entrepreneur en construction « d'exécuter son contrat avec efficacité et économie s'il d[evait] baser sa production sur des équipements de transports dont il ignor[ait] l'efficacité et le rendement »⁵²⁷. Sans surprise (bien que cela n'ait pas trop d'importance vu la position prise par les associations de camionneurs...), elle s'opposait

inclure le camionneurs artisan dans la définition de « salarié ». Par ailleurs, s'il faut reconnaître que malgré ses origines, l'ANCAI de 1968 n'était pas l'APPCB de 1965, il y a quelque chose de remarquable (à défaut d'être tout à fait étonnant) que des associations de camionneurs-artistes comme l'ANCAI et la FACM s'opposent d'emblée à une recommandation favorable à leur cause. Cela dit, il faut noter que l'ACQ était également partie au mémoire. Or il n'aurait pas été surprenant que cette association, vu son effectif (en particulier dans le camionnage général), s'oppose à un élargissement de la définition de « salarié » au *Code du travail*. Plus généralement, il nous apparaît possible que l'ANCAI, la FACM et (peut-être) l'ACQ aient considéré la mise sur pied d'une régie du camionnage à ce point prioritaire qu'il eut mieux valu pour elles de ne pas se montrer ouvertes à quelque alternative que ce soit, aussi désirable ait-elle pu être dans l'absolu. Voir : Mémoire ANCAI et al, 1968 *supra* note 486 à la p 633 (recommandation 17).

⁵²¹ Mémoire ANCAI et al, 1968 *supra* note 486 à la p 633 (recommandations 17 et 18).

⁵²² *Ibid* à la p 633 (recommandation 13).

⁵²³ Cette précision est apportée dans le résumé des délibérations du GTRL (daté de novembre 1968), publié à l'annexe D du CSRIC 1969 (*supra* note 102, à la p 640), à la p 645.

⁵²⁴ Mémoire ACRGTQ 1968, *supra* note 196 à la p 638.

⁵²⁵ *Ibid* à la p 639 (recommandation A).

⁵²⁶ *Ibid* à la p 639 (recommandations B et C).

⁵²⁷ *Ibid* à la p 636.

à ce que les camionneurs propriétaires d'un ou deux camions soient reconnus comme salariés au sens du *Code du travail*⁵²⁸.

Notons tout de même qu'en 1968, la position de l'ACRGQTQ quant au contingentement de l'offre de services de camionnage en vrac semble avoir varié. Ainsi, *avant* et (surtout) *après* la production de son mémoire d'octobre 1968, l'ACRGQTQ s'est dite d'accord avec l'institution d'une régie pour limiter le nombre de camionneurs disponibles⁵²⁹. Il nous apparaît donc que cette mesure n'était pas controversée : non seulement avait-elle été recommandée par le comité Lippé, mais elle était aussi voulue (ou à tout le moins acceptée, dans le cas de l'ACRGQTQ) par les associations, ce qui aurait dû à notre sens constituer un feu vert pour le gouvernement de l'Union nationale. Or, celui-ci n'a pas agi ; tentons de comprendre comment et pourquoi.

3.3 Réactions de l'exécutif au rapport Lippé et aux revendications des associations

Dans la présente section, nous verrons quel traitement a été réservé au problème de la réglementation économique du camionnage en vrac « agrégats » par les différents gouvernements, après qu'ils ont été en mesure de constater les recommandations du rapport Lippé et les nouvelles revendications des associations. Il sera d'abord question du gouvernement de l'Union nationale, qui a été au pouvoir de 1966 à 1970 (sous-section 3.3.1), puis du gouvernement du Parti libéral, élu en 1970 (sous-section 3.3.2).

3.3.1 Le gouvernement de l'Union nationale (1966-1970)

Comme nous l'avons dit à quelques occasions, le rapport Lippé a été remis au gouvernement unioniste à la fin de 1966, mais il n'a été rendu public qu'en mars 1968, par coulage dans le *Soleil*. Le premier ministre unioniste Daniel Johnson a dû se faire prier pendant plusieurs mois avant de consentir à remettre deux copies du rapport au député libéral Bernard Pinard, le 30 mai 1967⁵³⁰. Aucune explication sérieuse n'a été donnée par le gouvernement union pour justifier un tel retard⁵³¹. Par ailleurs, si l'on peut sans doute dire

⁵²⁸ *Ibid* à la p 638.

⁵²⁹ CRI 1968 *supra* note 43 à la p 192, col de g (Raymond Roy) et CSRIC 1969 *supra* note 102 à la p 643 (le GTRL avait apparemment constaté un *consensus* sur la recommandation XII, quant au contrôle de l'offre de service par un système de permis).

⁵³⁰ Québec, Assemblée législative, *Journal des débats*, « Rapport Lippé », 28-1, n° 16 (1^{er} février 1967) à la p 698 col de g ; « Camionnage », 28-1, n° 27 (16 février 1967) à la p 1359 col de g ; « Prévisions budgétaires », 28-1, n° 35 (2 mars 1967) à la p 1634 col de g ; « Rapports du ministère de la Voirie », 28-1, n°55, (26 avril 1967), page 2363 ; « Rapport Lippé », 28-1, n° 68 (24 mai 1967) à la p 3199 ; « Rapport Lippé », 28-1, n°70 (30 mai 1967) aux pp 3303-3304.

⁵³¹ *Ibid*. Voir aussi : Claude Bédard et Jacques Dallaire, « L'impression a été retardée », *L'Action*, (8 février 1967) 17.

qu'il fallait que l'Union nationale (qui détenait une majorité absolue en chambre⁵³²) consente pour qu'une motion soit déposée et que l'étude publique des recommandations du rapport Lippé commence enfin⁵³³, il reste que l'initiative est plutôt venue de l'opposition, sous la forme d'une motion présentée le 29 mai 1968 par le député libéral Raymond Mailloux⁵³⁴ (député de Charlevoix – comté du président de l'ANCAI, Alphonse Dufour⁵³⁵).

Les consultations ainsi entamées (en commission parlementaire⁵³⁶ et au sein du GTRL) ont certes été utiles pour que soient consignés les points de vue des associations ainsi que leurs accords et leurs désaccords (voir ci-dessus, section 3.2). Elles ont également été l'occasion pour le gouvernement unioniste de faire produire, par un ingénieur du ministère de la Voirie appelé Jean Normand, un rapport préliminaire⁵³⁷ sur l'application des recommandations du rapport Lippé⁵³⁸. Ce rapport portait principalement sur l'impact d'un meilleur contrôle des limites de poids des véhicules sur les revenus des camionneurs : la conclusion à ce sujet était que le contrôle des charges devait s'accompagner d'une hausse des taux de transport de 20%⁵³⁹. Accessoirement, l'auteur de l'étude recommandait l'abolition des clauses de protection; il insistait sur le caractère irrationnel de ces clauses (irrationalité que le comité Lippé avait lui-même relevée) en expliquant que les clauses incitaient les camionneurs à acheter des véhicules, ce qui contribuait à l'excès de l'offre de services de camionnage par rapport à la demande⁵⁴⁰. Cela dit, dans son rapport, M. Normand omettait de considérer la possibilité d'une application concomitante de la recommandation XII du rapport Lippé, soit d'établir un système de permis de camionnage en vrac contrôlé par la Régie des transports (enfin, à sa décharge, il semble que M. Normand ait eu peu de temps pour produire son rapport⁵⁴¹).

⁵³² Québec, Assemblée nationale, « La répartition des sièges aux élections générales ». En ligne : <<http://www.assnat.qc.ca/fr/patrimoine/sieges.html>>

⁵³³ Québec, Assemblée législative du Québec, *Journal des débats*, « Comité des subsides », 28-3, (28 mai 1968), à la p 2091, col de dr, *in fine*.

⁵³⁴ Québec, Assemblée législative du Québec, *Journal des débats*, « Motion de M. Mailloux », 28-3, (29 mai 1968), à la p 2149, col de g.

⁵³⁵ « Membre », *L'Act* (10 août 1966) 10 *supra* note 137. Voir également CRI 1968, *supra* note 43 à la p 184 (Alphonse Dufour et Raymond Mailloux).

⁵³⁶ CRI 1968, *supra* note 43 ; CSRIC 1969, *supra* note 102.

⁵³⁷ CRI 1968, *supra* note 43 à la p 193 col de g (Fernand Lafontaine).

⁵³⁸ Québec, Ministère de la Voirie, *Étude critique des conséquences économiques de l'application du rapport Lippé*, par Jean Normand, 1968. [Rapport Normand, 1968]

⁵³⁹ *Ibid* aux pp 40 et 95. Voir également la p 2.

⁵⁴⁰ *Ibid* aux pp 68 et 69.

⁵⁴¹ *Ibid* à la p 4.

Quant aux gestes qu'aurait pu poser le gouvernement unioniste en termes de législation ou de réglementation, même après que les associations de camionneurs et de donneurs d'ouvrage ont déposé leurs mémoires au GTRL, et que le gouvernement a été en mesure de constater les accords et désaccords quant aux recommandations du comité Lippé, aucune politique qui se serait traduite dans une loi ou un règlement n'a été promise ou annoncée par l'Union nationale. Deux de ses membres, le ministre du Travail Maurice Bellemare, et le député de Joliette Pierre Roy, ont laissé entendre à la fin de 1968 et au début 1969 qu'un projet de loi était en préparation⁵⁴²; cela dit, la politique qui le sous-tendait (si tant est qu'il ait existé) restait inconnue. Notons tout de même qu'en 1968, la définition de « camionneur artisan » a été officialisée dans le tableau des normes du travail (soit le nouveau nom de la cédule des justes salaires⁵⁴³) : il s'agissait d'un « propriétaire d'un seul véhicule qu'il condui[sait] lui-même »⁵⁴⁴. La même année, les camionneurs-artisans (d'une région où s'effectuaient des travaux) étaient désignés dans les contrats du ministère de la Voirie comme les bénéficiaires de la clause de protection contenue dans ces contrats⁵⁴⁵. Enfin, on relèvera que si la clause de protection ne faisait pas référence à la définition d'« artisan » contenue au tableau des normes du travail, M. Normand, dans son rapport, utilisait bien cette définition pour interpréter ce mot dans la clause⁵⁴⁶.

Cela dit, malgré ces légères améliorations, le gouvernement unioniste n'avait manifestement aucune envie de mettre en place la principale pièce manquante de la réglementation économique, à savoir une régie du camionnage en vrac pour contrôler l'offre de service. Pour éviter d'agir, les unionistes fournissaient des explications étonnantes, en prétextant par exemple qu'une solution ne pouvait être apportée tant que n'aurait pas aussi été étudié le problème du camionnage forestier⁵⁴⁷, ou encore, qu'une régie ne réglerait pas le « problème numéro un » des artisans, soit celui du « faible volume de transport »⁵⁴⁸. Nous avons

⁵⁴² Québec, Assemblée législative, *Journal des débats*, « Comité du camionnage », 28-3, no 97 (3 décembre 1968) à la p 4455, col de dr (Maurice Bellemare). Voir également CSRIC, 1969, *supra* note 102 à la p 623, col de dr (Pierre Roy, président).

⁵⁴³ AC 1399-68, *supra* note 228, arts 1(f), 3 et 19.

⁵⁴⁴ *Ibid* art 6. Notons que cette modification ne s'attaquait pas au problème fondamental du déséquilibre entre l'offre de services de camionnage et la demande de tels services, ni aux problèmes de patronage...

⁵⁴⁵ Québec, Ministère de la Voirie, *Amendements au Cahier des charges et devis généraux*, (4 juin 1968) à la p 9.

⁵⁴⁶ Rapport Normand, 1968, *supra* note 538, à la p 67.

⁵⁴⁷ CSRIC, 1969, *supra* note 102 à la p 620, col de dr (Pierre Roy, président).

⁵⁴⁸ Gilles Lesage, « Peu d'enthousiasme face à une Régie du camionnage public », *Le Devoir*, (17 juillet 1969) 3 et « Bellemare reçoit avec réserve un mémoire sur le transport par camion à bascule », *La Presse*, (17 juillet 1969) 40. L'affirmation est d'autant plus étrange que le député Pierre Roy, dans le second article, se disait être d'avis que le problème des camionneurs persisterait tant que ne seraient pas exclues du secteur des personnes qui n'avaient rien

remarqué qu'en 1969, en ce qui concerne l'idée d'instituer une régie du camionnage, le ministre unioniste des Transports et des Communications, Fernand Lizotte, se montrait tantôt réticent⁵⁴⁹, tantôt carrément opposé⁵⁵⁰. Pour justifier son attitude, il évoquait une industrie du camionnage « née du principe de la libre entreprise »⁵⁵¹, il affirmait que le contingentement de l'offre nuirait à « l'efficacité »⁵⁵², et il s'interrogeait sur l'acceptabilité sociale du « dirigisme » qu'impliquait un système de permis⁵⁵³ (justifications qui n'étaient pas sans rappeler les arguments de l'ACRGQT⁵⁵⁴). Dans le même ordre d'idées, de son côté, le ministre unioniste du Travail Maurice Bellemare déclarait se demander si la régie du camionnage était « la meilleure solution »; il affirmait aux associations de camionneurs que « le gouvernement était disposé à agir, *tout en respectant la liberté de chacun* »⁵⁵⁵ (nos italiques).

Le gouvernement unioniste nous semble aussi avoir cherché (toujours pour éviter de régler le dossier tout en en faisant porter le blâme à d'autres) à profiter du fait que les camionneurs étaient encore divisés en trois principales associations (ANCAI, FACM et ACQ)⁵⁵⁶. Ces divisions ne portaient pas tant, à notre sens, sur les solutions à apporter au problème du camionnage en vrac. À cet égard en effet, comme elles l'avaient démontré en déposant leur mémoire conjoint en septembre 1968, les associations s'entendaient très largement sur le besoin d'instaurer une régie du camionnage pour limiter le nombre de camionneurs⁵⁵⁷. En 1969 et 1970, quelques divisions pouvaient être attribuées, il nous semble, à des luttes de pouvoir dans la représentation des camionneurs; par exemple, alors qu'il était question de fusionner les trois associations, chacune voulait continuer d'exister et invitait plutôt les deux autres à s'intégrer à elle⁵⁵⁸. L'attitude nous semblait plus justifiable dans le cas de l'ANCAI; en effet, si l'on considérait le secteur

à y voir. Or il nous semble que c'était précisément le rôle d'une régie que de limiter l'accès au secteur à certaines personnes plutôt qu'à d'autres.

⁵⁴⁹ Michel Rioux, « Il y a trop de camionneurs artisans pour les travaux à exécuter -(Fernand Lizotte) », *L'Action*, (28 avril 1969) 2. [Rioux, *L'Act* (28 avr 1969) 2]

⁵⁵⁰ Claude St-Laurent, « Lizotte est contre l'idée d'une régie indépendante », *L'Action*, (18 juillet 1969) 11. [St-Laurent, *L'Act* (18 juil 1969) 11]

⁵⁵¹ Rioux, *L'Act* (28 avr 1969) 2 *supra* note 549.

⁵⁵² St-Laurent, *L'Act* (18 juil 1969) 11 *supra* note 550.

⁵⁵³ Rioux, *L'Act* (28 avr 1969) 2 *supra* note 549.

⁵⁵⁴ Voir *supra*, sous-section 3.2.2, aux pages 79 et 80 du mémoire.

⁵⁵⁵ Gilles Lesage, « Peu d'enthousiasme face à une Régie du camionnage public », *Le Devoir*, (17 juillet 1969) 3.

⁵⁵⁶ Roger Marceau, « Les camionneurs indépendants chez le ministre le 21 », *La Presse*, (10 mai 1969) 22 ; Michel Rioux, « Il y a trop de camionneurs artisans pour les travaux à exécuter -(Fernand Lizotte) », *L'Action*, (28 avril 1969) 2 ; Léonce Gaudreault, « Les camionneurs opéraient pour la syndicalisation », *Le Soleil*, (28 avril 1969) 26. Voir aussi « Lizotte est prêt à plaider cette cause à l'Assemblée nationale », *Le Soleil*, (13 novembre 1969) 29.

⁵⁵⁷ Voir *supra* à la sous-section 3.2.1, en particulier la sous-sous-section 3.2.1.1 (page 75).

⁵⁵⁸ Bouchard, *L'Act* (22 sept 1969) 2, *supra* note 168.

du camionnage en vrac seulement, l'ANCAI y était largement majoritaire par rapport aux deux autres associations, l'ACQ et la FACM⁵⁵⁹ (voir le tableau 1, ci-dessus à la page 73). Qui plus est, l'ANCAI représentait surtout des camionneurs artisans, catégorie que les politiciens semblaient plus disposés à protéger⁵⁶⁰. Vis-à-vis d'elle, l'ACQ représentait souvent les intérêts d'*entrepreneurs* en camionnage (c'est-à-dire les non-artisans)⁵⁶¹, et œuvrait plutôt dans le secteur du camionnage *général*, où elle représentait des entreprises de grande taille⁵⁶². En consentant à fusionner avec l'ACQ, l'ANCAI aurait sans doute perdu de son influence, en plus de risquer que les artisans soient moins défendus⁵⁶³. Quoi qu'il en soit, le gouvernement unioniste a tiré avantage de ces divisions en affirmant qu'avant de négocier une solution, il fallait d'abord que les camionneurs fassent partie d'une seule association⁵⁶⁴.

Notons finalement que bien que dans leur mémoire, les associations de camionneurs aient rejeté net la recommandation XVII du rapport Lippé concernant la modification de la définition de « salarié », au *Code du travail*, pour y inclure l'artisan, elles ont semblé par la suite envisager de nouveau, comme solution à leurs problèmes, de réclamer du gouvernement une « reconnaissance syndicale » (que ce soit concurremment⁵⁶⁵ ou non⁵⁶⁶ à l'établissement d'une régie du camionnage). La réévaluation de cette solution par les camionneurs a été favorisée par le gouvernement unioniste, puisque ce dernier la considérerait lui-même plus favorablement que la solution consistant à instituer une régie⁵⁶⁷. On relèvera également que le gouvernement a d'ailleurs placé les associations de camionneurs devant un étrange dilemme : il fallait qu'elles choisissent entre l'une et l'autre des deux solutions, car le gouvernement

⁵⁵⁹ *Ibid.* Selon les chiffres présentés dans cet article, l'ANCAI aurait compté 70% de tous les membres des trois associations. Effectuer le calcul suivant : $1022 / (1022 + 150 + 286) = 0,70$.

⁵⁶⁰ Voir par exemple les déclarations du ministre unioniste du Travail Maurice Bellemare dans Québec, Assemblée législative du Québec, *Journal des débats*, « Motion de M. Mailloux », 28-3, (29 mai 1968), à la p 2155, col de dr, et dans CRI 1968, *supra* note 43 à la p 174, col de dr. Voir aussi celles de l'unioniste Pierre Roy et du libéral Bernard Pinard dans CSRIC 1969, *supra* note 102, aux pp 619 et 620.

⁵⁶¹ En particulier : GTRL PV 3, *supra* note 90 à la p 2.

⁵⁶² Voir la discussion à ce sujet, aux pp 24 à 27 du présent mémoire, sous-section 1.3.1, en particulier la page 26.

⁵⁶³ Quant aux tensions entre l'ANCAI et l'ACQ, voir en particulier Ouellet, *Sol* (17 mars 1969) 14 *supra* note 148. Voir aussi Roger Marceau, « Les camionneurs indépendants continueront de réclamer une Régie », *La Presse*, (30 avril 1969) 37 ; Paul, *L'Act* (2 oct 1970) 3 *supra* note 178 ; et « Une centaine », *Sol* (2 oct 1970) 3 *supra* note 178.

⁵⁶⁴ St-Laurent, *L'Act* (18 juil 1969) 11 *supra* note 550; voir également Raymond Brancon, « Trois associations de petits camionneurs se fusionnent », *Le Soleil*, (3 juin 1969) 14.

⁵⁶⁵ Léonce Gaudreault, « Les camionneurs opteraient pour la syndicalisation », *Le Soleil*, (28 avril 1969) 26.

⁵⁶⁶ Rioux, *L'Act* (28 avr 1969) 2, *supra* note 549.

⁵⁶⁷ Léonce Gaudreault, « Les camionneurs opteraient pour la syndicalisation », *Le Soleil*, (28 avril 1969) 26.

n'accepterait jamais de les mettre en œuvre toutes les deux⁵⁶⁸. Cela dit, il y avait une certaine confusion quant à ce qui était entendu, au juste, par « reconnaissance syndicale », confusion qui n'a pas vraiment été dissipée dans les documents de l'époque du règne de l'Union nationale (en particulier dans les journaux)⁵⁶⁹. Rappelons seulement qu'au terme des séances du GTRL, il a semblé que pour les associations de camionneurs, la « reconnaissance syndicale » signifiait que les conditions de travail (en particulier les taux de transport) seraient établies par la négociation collective avec les donneurs d'ouvrage, alors qu'une « régie » signifiait (entre autres) que les conditions de travail seraient plutôt décrétées par un organisme gouvernemental (la Régie des transports, ou une éventuelle « Régie du camionnage ») auquel les associations pourraient faire des représentations⁵⁷⁰.

Les précisions quant au sens de la « reconnaissance syndicale », dans le contexte du camionnage en vrac, ont plutôt été apportées sous le gouvernement du Parti libéral de Robert Bourassa, élu en 1970. Non seulement ce gouvernement a-t-il donné aux camionneurs la réglementation qu'ils attendaient, mais il a joué un rôle actif pour aider les associations de camionneurs à fusionner.

3.3.2 Le gouvernement du Parti libéral (1970-1973)

Le Parti libéral a été élu en 1970 (le 29 avril plus précisément, avec une majorité absolue de sièges⁵⁷¹). Ont notamment été réélus sous cette bannière, dans Drummond, Bernard Pinard⁵⁷² (qui, lorsqu'il était dans l'opposition, avait régulièrement pressé le gouvernement unioniste de déposer le rapport Lippé et de régler le problème des camionneurs) et, dans Charlevoix, Raymond Mailloux⁵⁷³ (qui avait quant à lui, entre

⁵⁶⁸ *Ibid.* Voir aussi Raymond Brancon, « Le patronage politique crée les problèmes dans les comtés ruraux », *Le Soleil*, (3 juin 1969) 14.

⁵⁶⁹ À titre d'exemple, l'article suivant (Raymond Brancon, « Trois associations de petits camionneurs se fusionnent », *Le Soleil*, (3 juin 1969) 14) donne l'impression (peut-être fondée ?) que les conseillers juridiques des trois associations de camionneurs considéraient la solution « reconnaissance syndicale » comme le *statu quo* juridique. En effet, on peut lire dans l'article la chose suivante : « Les trois conseillers juridiques, Me Paul E. Bernier, Me André Bilodeau et Me Guy Pinsonnault, ont déclaré devant les camionneurs qu'il fallait rejeter délibérément le projet de reconnaissance syndicale, car ce statut ne peut s'appliquer, juridiquement, à eux, qui sont en fait des patrons et non des salariés, comme l'entend la loi pour permettre seulement dans ce cas, la délivrance d'un certificat de reconnaissance syndicale. » En somme, pour les associations de camionneurs, la solution « reconnaissance syndicale » proposée par l'Union nationale aurait signifié, à tort ou à raison, qu'elles devaient chercher à se prévaloir de lois du travail (comme le *Code du travail*) qui ne seraient pas modifiées.

⁵⁷⁰ Voir CSRIC 1969, *supra* note 102 à la p 645.

⁵⁷¹ Québec, Assemblée nationale, « La répartition des sièges aux élections générales ». En ligne : <<http://www.assnat.qc.ca/fr/patrimoine/sieges.html>>

⁵⁷² Dictionnaire des parlementaires du Québec, *supra* note 206, *sub verbo* « Bernard Pinard ».

⁵⁷³ *Ibid sub verbo* « Raymond Mailloux ».

autres, déposé la motion urgente ayant conduit à l'étude du rapport Lippé en commission parlementaire). Le premier retrouvait son poste de ministre de la Voirie le 12 mai⁵⁷⁴; le second devenait son adjoint parlementaire le 3 juin⁵⁷⁵. Le 11 mai, lors du congrès annuel de l'ANCAI, M. Mailloux avait déclaré « qu'il entend[ait] faire éliminer les associations fantômes des ordres des "patroneux" qui ont voulu détruire l'action syndicale pour mieux exercer leur patronage », et avait promis de « défendre cette prise de position à tous les échelons supérieurs du parti »⁵⁷⁶. Quant à son engagement à lutter contre le patronage, M. Mailloux semble avoir tenu parole, puisqu'un an plus tard, il s'est attiré les félicitations de députés de l'opposition pour son travail en ce sens⁵⁷⁷.

Dans la première année du règne libéral, l'ANCAI est devenue seule représentante des camionneurs, à l'échelle provinciale, dans le domaine du camionnage en vrac. Le gouvernement libéral semble avoir participé à la progression et à la concrétisation du projet de regroupement de l'ANCAI et de l'ACQ. En effet, le 12 décembre 1970, l'adjoint parlementaire du ministre de la Voirie, Raymond Mailloux, était présent lors de la signature d'une entente entre les deux associations; il a même fait des propositions qui ont été incluses au document⁵⁷⁸. Quant à la FACM, elle a finalement rejoint l'ANCAI en avril 1971⁵⁷⁹. À la mi-avril 1971, quelques jours après cette fusion, un article affirmait que l'ANCAI comptait désormais « au-delà de 5,000 membres répartis dans 62 comtés »⁵⁸⁰; un autre qu'elle en comptait « au-delà de 4,000 », « répartis sur 48 comtés »⁵⁸¹. En août 1971, elle rapportait compter 5000 membres dont 90% étaient de véritables artisans⁵⁸². Notons qu'au cours de la période allant de 1970 à 1973, les deux principaux représentants de l'ANCAI étaient le président Alphonse Dufour, et le conseiller juridique M^e Jean-Marc Béliveau (qui a joint

⁵⁷⁴ *Ibid sub verbo* « Bernard Pinard ».

⁵⁷⁵ La Presse canadienne, « Sept adjoints parlementaires nommés par Bourassa », *Le Nouvelliste*, (4 juin 1970) 10.

⁵⁷⁶ Louise Picard, « Une longue lutte est à prévoir dans le secteur du camionnage au Québec », *Le Soleil [du Saguenay-Lac Saint-Jean]*, (11 mai 1970) 21.

⁵⁷⁷ Québec, Assemblée nationale, *Journal des débats de la commission permanente des Transports*, « Direction de la construction — Bureau chef », 29-2, n^o 39 (18 mai 1971) aux pp B-1422-1423 (François Gagnon et René Lavoie)

⁵⁷⁸ Royal St-Arnaud, « Une seule grande association du camionnage au Québec », *Le Nouvelliste*, (14 décembre 1970) 8. (Photo prise par Michel Pothier).

⁵⁷⁹ Royal St-Arnaud, « Fusion de l'Association des camionneurs », *Le Nouvelliste*, (10 avril 1971) 8. Voir aussi : Royal St-Arnaud, « Une seule association du camionnage au Québec », *Le Nouvelliste*, (4 mars 1971) 8.

⁵⁸⁰ Pierre Champagne, « L'Association nationale des camionneurs veut être reconnue à tout prix comme interlocuteur valable par le gouvernement », *Le Soleil*, (15 avril 1971) 11.

⁵⁸¹ Roger Levasseur, « Le congrès provincial de l'Association des camionneurs artisans indépendants vise à regrouper les propriétaires », *Le Nouvelliste*, (17 avril 1971) 9.

⁵⁸² CPT 1971, *supra* note 108 à la p B-3763.

l'association en 1970)⁵⁸³. Face à l'ANCAI, chez les donneurs d'ouvrage, il n'y avait toujours que l'ACRGTO (que nous avons vue être représentée en 1972 par son président Réal L'Heureux)⁵⁸⁴.

À ces développements de bon augure pour les camionneurs artisans, on peut ajouter que le Parti libéral a annoncé en septembre 1970 qu'il entendait réformer la Régie des transports pour y inclure, notamment, un service distinct et autonome pour s'occuper du transport par camion à bascule⁵⁸⁵. Il s'est aussi engagé le 23 février 1971 à procéder à une vaste réforme des ministères des Transports, de la Voirie et des Travaux publics⁵⁸⁶. Ces annonces se sont entre autres traduites par le dépôt, le 25 mai 1971, du projet de loi 23 (ci-après « PL 23 ») intitulé *Loi des transports*⁵⁸⁷. S'il était adopté, ce projet de loi allait créer la Commission des transports du Québec (ci-après « CTQ »), en remplacement la Régie des transports⁵⁸⁸. La CTQ comprendrait « quatre divisions administratives »⁵⁸⁹, dont une porterait spécifiquement sur le « transport des matières en vrac », en particulier des « choses ordinairement transportées par des camions à benne basculante »⁵⁹⁰. Parmi les pouvoirs que pourrait exercer la CTQ sur ce secteur d'activité, il y aurait celui de délivrer des permis de transport⁵⁹¹, permis sans lesquels nul ne serait autorisé à fournir des services de camionnage en vrac contre rémunération⁵⁹². Parallèlement, deux autres ministères ont été confiés au ministre de la Voirie Bernard Pinard : les Travaux publics (le 1^{er} octobre 1970) et les Transports (le 25 novembre 1971)⁵⁹³. Le 26 novembre 1971, le projet de loi 221 qui visait à fusionner les ministères de la

⁵⁸³ Simard, *supra* note 150 à la p 17.

⁵⁸⁴ Desgagné, *Sol* (26 fév 1972) 13 *supra* note 103.

⁵⁸⁵ La Presse canadienne, « Québec projette de réorganiser les transports », *Le Soleil*, (15 septembre 1970) 17.

⁵⁸⁶ Québec, Assemblée nationale, *Journal des débats*, « Programme législatif », 29-2, n° 1, (23 février 1971), à la p 8 col de g.

⁵⁸⁷ PL 23, *Loi des transports*, 2^e sess, 29^e lég, Québec, 1971. [PL 23, 29-2, 1971]. Voir en particulier les notes explicatives, à la p 1a (selon lesquelles le projet de loi proposait « une refonte complète de la Loi du ministère des transports et de la Loi de la Régie des transports »).

⁵⁸⁸ PL 23, 29-2, 1971, *supra* note 587, arts 22, 154 et suivants.

⁵⁸⁹ Notons que le projet de réorganisation de la Régie des transports en quatre services « distincts et autonomes » (transport général, transport par camion-basculé, transport public et transport d'écoliers) avait été annoncé en septembre 1970 : La Presse canadienne, « Québec projette de réorganiser les transports », *Le Soleil*, (15 septembre 1970) 17.

⁵⁹⁰ PL 23, 29-2, 1971, *supra* note 587, art 26(3)(a).

⁵⁹¹ *Ibid* art 40(a).

⁵⁹² *Ibid* art 42.

⁵⁹³ Gilles Daoust, « Bourassa effectue un léger remaniement mais ne nomme aucun nouveau ministre », *La Presse*, (1^{er} octobre 1970) A1 et Normand Girard, « Bernard Pinard remplace Georges Tremblay comme ministre des Transports », *Le Soleil*, (26 novembre 1971) 15. Voir aussi : Dictionnaire des parlementaires du Québec, *supra* note 206, *sub verbo* « Bernard Pinard ».

Voirie et des Transports a été déposé⁵⁹⁴ (la fusion s'est concrétisée avec l'entrée en vigueur de la *Loi du ministère des transports* le 1^{er} avril 1973⁵⁹⁵)

Cela dit, malgré ces développements prometteurs, d'autres aspects restaient incertains et l'ANCAI ne semble pas avoir reçu à l'époque les assurances ou les confirmations qu'elle attendait du gouvernement. En tous les cas, elle a eu l'occasion de manifester son inquiétude⁵⁹⁶, et quelques fois son impatience (en allant à deux occasions jusqu'à menacer le gouvernement d'une grève générale⁵⁹⁷). Considérant les revendications des camionneurs pendant le règne de l'Union nationale et le dépôt du PL 23 qui allait instituer une « régie du camionnage », le lecteur peut se demander ce que pouvait donc encore vouloir l'ANCAI.

Il y avait d'abord que malgré le dépôt du PL 23, l'ANCAI ne savait pas combien de permis seraient délivrés, ni à qui, et ni selon quels critères. En effet, comme cela était précisé aux articles 40 et 42 du PL 23, les permis qui seraient requis pour fournir des services de camionnage (ainsi que le cadre dans lequel la CTQ les délivrerait) devaient d'abord être prescrits « par règlement »⁵⁹⁸. Or le cadre réglementaire que le gouvernement adopterait, en l'occurrence, restait inconnu, et l'ANCAI était donc inquiète de l'impact qu'aurait ce cadre sur ses membres, et sur elle-même en tant qu'organisation. À ce sujet, en août 1971, l'ANCAI réclamait toujours que le nombre de permis de camionnage en vrac soit limité⁵⁹⁹ (c'est ce que certains députés – et parfois l'ANCAI elle-même⁶⁰⁰ – ont appelé un « gel des permis »⁶⁰¹); de plus, elle

⁵⁹⁴ Québec, Assemblée nationale, *Journal des débats de la commission permanente des Transports*, « Projet de loi no 221 — Loi du ministère des transports », 1^{ère} lecture, 29-2, n^o 95 (26 novembre 1971) à la p 4487. PL 221, *Loi du ministère des transports*, 2^e sess, 29^e lég, Québec, 1971, arts 30 à 32 et notes explicatives.

⁵⁹⁵ *Loi du ministère des transports*, LQ 1972 c 54 entrée en vigueur le 1^{er} avril 1973, Proclamation, 14 juin 1972, (1972) GOQ 6260.

⁵⁹⁶ Association nationale des camionneurs artisans indépendants inc., Mémoire de l'Association nationale des camionneurs artisans indépendants inc. présenté à la Commission parlementaire des transports, siégeant le 23 juin 1971, 1971 à la p 1. [Mémoire ANCAI, 1971] En ligne : <https://www.bibliotheque.assnat.qc.ca/DepotNumerique_v2/AffichageFichier.aspx?id=121918>

⁵⁹⁷ Pierre Champagne, « Les camionneurs artisans promettent du grabuge à défaut d'être reconnus », *Le Soleil*, (23 août 1971) 1 ; Pierre Bellemare, « Bourassa placé au pied du mur par les camionneurs artisans », *L'Action-Québec*, (26 février 1972) 1.

⁵⁹⁸ PL 23, 29-2, 1971, *supra* note 587, arts 40 et 42.

⁵⁹⁹ CPT 1971, *supra* note 108 à la p B-3750 col de g (Jean-Marc Béliveau).

⁶⁰⁰ Bellemare, *L'Act* (23 août 1971) 3 *supra* note 43.

⁶⁰¹ CPT 1971, *supra* note 108 aux pp B-3756-3757, B-3759, et B-3764-3766 (MM. Charles-Henri Tremblay et Marcel Léger). Dans la mesure où aucun permis n'était encore émis, l'emploi du mot « gel » nous apparaît inadéquat.

souhaitait que le secteur du camionnage en vrac (tel que décrit au PL23, art 26(3)⁶⁰²) soit réservé aux camionneurs artisans⁶⁰³.

Ensuite, comme il y avait eu changement de gouvernement et que celui-ci ne plaçait plus l'ANCAI face au dilemme artificiel qu'imposait l'Union nationale (choisir entre une régie ou une reconnaissance syndicale), l'ANCAI a recommencé à revendiquer une « reconnaissance syndicale »⁶⁰⁴. Comme à l'époque de l'Union nationale, ce qui était souhaité par l'ANCAI, lorsqu'elle parlait de « reconnaissance syndicale », n'était pas toujours très clair. En outre, en formulant cette revendication, elle utilisait parfois d'autres expressions comme « reconnaissance légale »⁶⁰⁵, « protection syndicale »⁶⁰⁶, « dimension juridique »⁶⁰⁷, « statut juridique » (ou « particulier »)⁶⁰⁸; elle semble même avoir demandé – chose un peu étonnante – à être reconnue comme « unité de négociation »⁶⁰⁹.

Cela dit, on comprend beaucoup mieux le sens de cette revendication de l'ANCAI, en 1971 et 1972, lorsqu'on porte attention aux problèmes précis qu'elle cherchait à régler par cette « reconnaissance syndicale ». À cet égard, le passage du conseiller juridique de l'ANCAI (Jean-Marc Béliveau), en commission parlementaire, dans le cadre du processus d'adoption du PL 23, est venu clarifier bien des choses (même si un effort d'interprétation était encore requis et que quelques questions étaient laissées en plan). Ainsi, la « reconnaissance syndicale » revendiquée par l'ANCAI devait servir deux fins : d'une part, empêcher que ses membres soient victimes de certaines formes de patronage, et d'autre part, qu'ils puissent être représentés par leur association devant la CTQ (et possiblement, les donneurs d'ouvrage). Cela mérite quelques précisions supplémentaires.

⁶⁰² « Le transport de matières en vrac comprend : a) le transport par véhicules automobiles visés au Code de la route des choses ordinairement transportées par des camions à benne basculante ; b) le transport du bois et de ses rebuts. » Voir PL 23, 29-2, 1971, *supra* note 587, art 26(3).

⁶⁰³ CPT 1971, *supra* note 108 à la p B-3750 col de g *in fine*.

⁶⁰⁴ Guy Giroux, « L'Association des camionneurs artisans demande qu'on les reconnaisse légalement », *L'Action*, (3 mai 1971) 3.

⁶⁰⁵ *Ibid.*

⁶⁰⁶ Uriel Poitras, « Le patronage existerait toujours », *L'Action*, (1^{er} septembre 1971) 1.

⁶⁰⁷ CPT 1971, *supra* note 108 aux pp B-3751 et B-3756-57. (Jean-Marc Béliveau).

⁶⁰⁸ Guy Giroux, « L'Association des camionneurs artisans demande qu'on les reconnaisse légalement », *L'Action*, (3 mai 1971) 3 ; Gilles Paradis « Sept ministères se penchent sur le problème des camionneurs-artisans (Dufour) », *Le Soleil*, (7 juin 1971) 5 ; Pierre Champagne, « L'Association nationale des camionneurs veut être reconnue à tout prix comme interlocuteur valable par le gouvernement », *Le Soleil*, (15 avril 1971) 11.

⁶⁰⁹ CPT 1971, *supra* note 108 aux pp B-3751, col de g (Jean-Marc Béliveau).

Quant à la première fin, soit empêcher certaines formes de patronage, l'ANCAI disait déjà jouir d'une reconnaissance « de fait » de la part du ministère de la Voirie dans certains comtés, mais que cette reconnaissance était fragile; elle pouvait facilement lui être retirée⁶¹⁰, notamment lors de changement de gouvernement⁶¹¹. En effet, comme nous l'avons vu à la section 2.5, les changements de gouvernement donnaient parfois lieu, dans certains comtés, à la création de nouvelles associations de camionneurs, proches du parti nouvellement au pouvoir; ces nouvelles associations se voyaient confier l'ouvrage à réaliser dans les contrats de voirie, tandis que les associations déjà en place en recevaient moins ou plus du tout. Pour régler le problème, on exigeait qu'il n'y ait qu'une association dans le comté, qu'elle admette tous les camionneurs du comté en son sein, et qu'elle répartisse entre eux les demandes de transport, sans discrimination politique⁶¹². Ce que l'ANCAI voulait dire, donc, en parlant d'une reconnaissance « de fait », c'est que le ministère de la Voirie lui avait accordé (à elle ou à une association de comté qui lui était affiliée) ce rôle de répartition des demandes de transport. En obtenant une reconnaissance « légale » (plutôt que « de fait »), l'association ne pourrait perdre ce rôle à cause de l'exercice de discrimination politique ou de considérations arbitraires.

Quant à la seconde fin (pouvoir être considérée comme représentante de ses membres devant la CTQ et les donneurs d'ouvrage), un aspect de la revendication était assez clair : l'association souhaitait d'abord qu'on la reconnaisse pour qu'elle puisse représenter ses membres devant la CTQ. Elle voulait que ce ne soit pas seulement les camionneurs, individuellement, qui puissent y faire des représentations. Pour justifier cette revendication, M^e Béliveau expliquait qu'individuellement, les camionneurs seraient « infiniment petits » face à l'« immense » CTQ, et qu'un camionneur, devant cet organisme, serait beaucoup mieux défendu par une association forte de 5000 membres⁶¹³. En particulier, la reconnaissance envisagée par l'ANCAI lui permettrait de faire des représentations dans le cadre du processus de fixation

⁶¹⁰ *Ibid* aux pp B-3751 (col de dr) à B-3753.

⁶¹¹ *Ibid* à la p B-3752, col de g.

⁶¹² L'article suivant présente un bon exemple de ce processus : ML, « Les camionneurs du comté d'Arthabaska regroupés sous la bannière de l'ANCAI », *La Tribune*, (20 mai 1971) 4.

⁶¹³ CPT 1971, *supra* note 108 aux pp B-3751, col de g (Jean-Marc Béliveau) : « Évidemment, nous voudrions arriver dans la commission avec une dimension juridique, ce que nous n'avons pas actuellement. Nous ne voudrions pas qu'un de nos membres se présente devant la commission comme Jean-Baptiste Mathieu, par exemple, qui vient de Saint-Tite et qui est tout seul à défendre ses droits, mais nous souhaiterions être là pour défendre ses intérêts au nom d'une association qui comporte, tout de même, à ce jour, 5,000 membres. » Voir aussi p B-3757, col de g.

de taux, processus qui mènerait à l'établissement d'un taux uniforme dans tout le Québec⁶¹⁴. Cela se conçoit bien.

En revanche, par moments, lors de son intervention en commission parlementaire, M^e Béliveau a donné quelques réponses que nous nous expliquons difficilement. À certaines occasions, par exemple, il a évoqué la reconnaissance de l'association à des fins de « négociation »; un député lui a d'ailleurs demandé (à juste titre) « avec qui » cette négociation aurait lieu⁶¹⁵. M^e Béliveau a répondu : « [a]vec la Commission des transports, avec celui qui peut être notre employeur éventuel »⁶¹⁶. Cette référence à une « négociation » avec un « employeur éventuel » a piqué notre curiosité, et nous nous sommes demandé si M^e Béliveau envisageait, une fois la CTQ établie, qu'il y ait tout de même de la négociation avec *chaque* donneur d'ouvrage (et si oui, sur quels sujets). En fin de compte, il nous semble qu'il se soit agi d'une utilisation particulière du mot « négociation », ou encore que, carrément, le mot ait été simplement mal choisi. En effet, la suite de la réponse de M^e Béliveau laisse clairement voir que l'aboutissement du processus de négociation qu'il envisageait était la fixation d'un taux de transport « uniforme dans tout le Québec » par la CTQ⁶¹⁷. Il nous apparaît évident, par conséquent, qu'il ne s'agissait pas de négocier avec un employeur à la fois.

Enfin, si tant est que l'ANCAI ait envisagé autre chose en parlant de « négociation », il reste que cet aspect de sa revendication d'une « reconnaissance syndicale » n'a pas abouti, puisque l'association est parvenue à une entente avec le ministre de la Voirie le 14 avril 1972⁶¹⁸ (entente qui ne faisait aucune référence à quelque processus de négociation⁶¹⁹). Notons tout de même que quelques jours auparavant, des discussions sur la « représentation syndicale » des camionneurs artisans avaient encore lieu à l'Assemblée nationale. L'intervention suivante du ministre du Travail Jean Cournoyer (unioniste qui avait été appelé à remplacer le ministre libéral Pierre Laporte⁶²⁰), montre que la revendication était encore assez mal comprise en date du 10 mars 1972 (accessoirement, cela mérite d'être souligné, l'intervention faisait état de l'insuffisance de la recommandation XVII du rapport Lippé —c'est-à-dire la simple modification de la

⁶¹⁴ *Ibid* à la p 3756, col de dr *in fine* (Jean-Marc Béliveau).

⁶¹⁵ *Ibid* (Charles Tremblay)

⁶¹⁶ *Ibid* (Jean-Marc Béliveau).

⁶¹⁷ *Ibid*.

⁶¹⁸ Royal St-Arnaud, « Entente avec l'Association des camionneurs artisans », *Le Nouvelliste*, (17 avril 1972) 12.

⁶¹⁹ Le lecteur peut prendre connaissance du contenu de l'entente du 14 avril 1972 à l'annexe F du présent mémoire (page 146).

⁶²⁰ « Cournoyer prêt à remplacer Laporte », *La Presse*, (29 octobre 1970) A1.

définition de « salarié » au *Code du travail* – pour conduire à la conclusion de conventions collectives entre camionneurs artisans et donneurs d’ouvrage) :

Nécessairement, lorsqu'il s'agit de reconnaître d'une façon syndicale de [sic] camionneur artisan comme salarié, nous faisons face, le lendemain, à une demande de négociation de convention de salariés. Or, le camionneur artisan, il faut bien le reconnaître, n'est pas l'employé ordinaire d'un seul employeur. Avec quel employeur doit-il négocier? Est-ce que le gouvernement est son employeur? [...] Est-ce que les entreprises sont leurs employeurs?⁶²¹

Il ne s’agissait pas selon nous de difficultés insurmontables, à supposer bien sûr que la volonté politique d’aller en ce sens ait existé. À ce sujet, notons que le même jour (10 mars 1972), le ministre Cournoyer disait espérer qu’on reste « encore pour un bout de temps » au Québec, « dans le contexte de la libre entreprise »⁶²² (ce qui faisait écho aux craintes que l’ACRGQT continuait par ailleurs de formuler ⁶²³).

Enfin, si tant est que l’idée d’un régime de rapports collectifs permettant la négociation de conventions collectives entre les camionneurs artisans et leurs donneurs d’ouvrage ait eu quelque chance d’aboutir politiquement, cette solution possible a été battue de vitesse, comme nous le disions, par les solutions concrètes retenues dans l’entente du 14 avril 1972 entre l’ANCAI et le ministre de la Voirie Bernard Pinard⁶²⁴. Cette entente donnait à l’ANCAI les assurances qu’elle attendait, et ainsi, après cette date jusqu’à l’adoption du dernier morceau de la réglementation (soit le *Règlement 12 sur le camionnage en vrac*), il n’y a plus eu de menace de grève de la part de l’ANCAI.

Il est maintenant temps d’étudier quelles solutions ont été retenues dans la réglementation de 1973.

⁶²¹ Québec, Assemblée nationale, *Journal des débats*, « Camionneurs artisans », 29-3, n° 4 (10 mars 1972) à la p 111 col de dr. (Jean Cournoyer)

⁶²² *Ibid* à la p 112 col de g.

⁶²³ Le 25 février 1972, par la voix de son président Réal L’Heureux, l’ACRGQT déplorait que le gouvernement puisse songer à accorder aux camionneurs artisans le droit de se syndiquer. Elle disait craindre de devoir ainsi faire « encore une fois » les frais d’une législation « inconséquente et unique en Amérique du Nord ». Voir Desgagné, *Sol* (26 fév 1972) 13 *supra* note 103.

⁶²⁴ Royal St-Arnaud, « Entente avec l’Association des camionneurs artisans », *Le Nouvelliste*, (17 avril 1972) 12.

CHAPITRE 4

LA RÉGLEMENTATION DE 1973

Dans la présente section, nous discuterons du *Règlement 12 sur le camionnage en vrac*, (« R12 ») tel qu'il était rédigé lors de son entrée en vigueur, le 27 juillet 1973⁶²⁵. Nous faisons cette précision, d'emblée, car avant son entrée en vigueur, le R12 a été légèrement modifié par le *Règlement 12.A - Règlement amendant le Règlement 12 sur le camionnage en vrac*⁶²⁶ (ci-après « R12A »). Il importe de rappeler par ailleurs que notre mémoire porte sur le camionnage en vrac « agrégats »; en effet, le R12 réglementait le transport de nombreuses autres matières en vrac (dont des produits forestiers⁶²⁷), mais nous n'en discuterons pas ici.

Les aspects les plus importants introduits par le R12 dans la réglementation du camionnage en vrac « agrégats », en 1973, étaient d'une part le contrôle de l'offre de services de camionnage en vrac par la Commission des transports du Québec (CTQ), et d'autre part l'institutionnalisation de la pratique par laquelle des associations de camionneurs-propriétaires étaient reconnues par le gouvernement pour répartir l'ouvrage entre leurs membres⁶²⁸. Ces deux aspects principaux se traduisaient d'ailleurs par la création de deux types de permis différents : les permis de camionnage en vrac⁶²⁹, et les permis de poste d'affectation⁶³⁰. Essentiellement, pour offrir ou fournir des services de camionnage en vrac (pour *compte d'autrui*⁶³¹ et *contre rémunération*⁶³²), il fallait détenir un permis de camionnage en vrac⁶³³. Pour fournir des services d'affectation (c'est-à-dire pour recevoir et distribuer des demandes de services de camionnage⁶³⁴) dans une région, il fallait détenir un permis de poste d'affectation de cette région⁶³⁵. Il est

⁶²⁵ *Camionnage en vrac*, AC 2389-73, GOQ 4269, *in fine*.

⁶²⁶ *Règlement 12.A - Règlement amendant le Règlement 12 sur le camionnage en vrac*, AC 2689-73, 18 juillet 1973, (1973) GOQ II 4343

⁶²⁷ R12 art 12.1b), sous-paras ix-xi et xiii.

⁶²⁸ Conf. Mailloux, 1973 *supra* note 55, à la p 1.

⁶²⁹ R12, art 12.5.

⁶³⁰ R12, art 12.59.

⁶³¹ R12, art 12.6 : « Aucun permis n'est prescrit pour effectuer du transport pour compte propre de matières en vrac ». Le « transport pour compte propre » était défini à l'article 12.1k) comme étant « le transport effectué pour ses propres besoins par une personne qui déplace des matières en vrac lui appartenant ou faisant l'objet de son exploitation "à condition : i) qu'elle garde la maîtrise et le contrôle du transport, et ii) qu'elle utilise des véhicules lui appartenant ou loués par elle, si elle en a la disposition effective et exclusive ».

⁶³² R12, art 12.1a)

⁶³³ R12, art 12.23 et 12.24.

⁶³⁴ R12, art 12.58.

⁶³⁵ R12, art 12.59 et 12.67.

à noter que le territoire du Québec était divisé en 11 régions, décrites à l'annexe B du R12⁶³⁶. Les permis de *camionnage* en vrac avaient une région d'attache, et autorisaient les transports intrarégionaux ainsi qu'*interrégionaux* (mais dans ce dernier cas, seulement si le point de départ du chargement *ou* sa destination finale étaient situés à l'intérieur de la région d'attache⁶³⁷). Ils avaient également une catégorie : « artisan » ou « entrepreneur » (pour alléger le texte, nous appellerons « VA » les permis de camionnage en vrac de catégorie « artisan », et « VE » les permis de camionnage en vrac de catégorie « entrepreneur » ; notons que ces lettres n'ont pas été choisies au hasard, puisque le R12 précisait lui-même qu'un numéro de permis de catégorie « artisan » devait contenir les lettres « VA »⁶³⁸, celui de catégorie « entrepreneur » devait contenir les lettres « VE »⁶³⁹).

Qu'il s'agisse de permis de *camionnage* en vrac ou de permis de poste d'*affectation*, la quantité de permis par région était limitée (quoique d'une façon différente). Dans le cas des permis de camionnage en vrac, en dehors de quelques exceptions (prévues pour préserver les droits acquis et donner suite à l'entente du 14 avril 1972 avec l'ANCAI⁶⁴⁰), la CTQ devait, avant de délivrer un permis de camionnage en vrac, être convaincue que le service pour lequel on demandait un permis était nécessaire et ensuite, que ce service ne pouvait pas être assuré par une personne qui détenait déjà un permis de camionnage en vrac⁶⁴¹ (cette preuve à deux volets a parfois été appelée « preuve de nécessité »⁶⁴²; nous y référerons donc nous aussi par cette expression).

Quant aux permis de poste d'affectation, il ne pouvait y en avoir plus de deux par région, soit un pour l'affectation des camionneurs-artisans⁶⁴³, et l'autre pour celle des entrepreneurs en camionnage⁶⁴⁴. Cette limite de deux par région découlait mathématiquement (sauf dans le cas de la région 11...) des critères d'obtention du permis de poste d'affectation. Pour obtenir un permis de poste d'affectation dans une des régions 1 à 10, il fallait être soit une *association* représentant la majorité absolue des camionneurs-artisans

⁶³⁶ R12, annexe B (voir (1973) GOQ II à la p 4287).

⁶³⁷ R12, art 12.24.

⁶³⁸ R12, art 12.25a).

⁶³⁹ R12, art 12.25b).

⁶⁴⁰ Conf. Mailloux, 1973 *supra* note 55 à la p 2. Plus spécifiquement, voir le point 15 (*in fine*) de l'Entente du 14 avril 1972 (à l'annexe F du présent mémoire, p 146).

⁶⁴¹ R12, art 12.13b).

⁶⁴² Québec, DTRM, 1975 *supra* note 214 à la p 17.

⁶⁴³ R12, art 12.61.

⁶⁴⁴ R12, art 12.62

de la région⁶⁴⁵, soit un *groupe d'entrepreneurs* représentant la majorité absolue des détenteurs de VE de la région⁶⁴⁶. Pour obtenir un permis de poste d'affectation de la région 11 (une région résiduelle qui incluait toute partie du territoire québécois non assigné à une des dix autres régions⁶⁴⁷), il fallait soit être une *fédération* représentant « au moins 50% des camionneurs-artisans du Québec »⁶⁴⁸, soit être un « groupe regroupant au moins six groupes » (d'entrepreneurs) détenteurs de permis de poste d'affectation⁶⁴⁹.

Le R12 obligeait les postes d'affectation (peu importe la région, et peu importe qu'il se soit agi du poste des artisans ou des entrepreneurs) à répartir les demandes de service de camionnage « le plus équitablement possible »⁶⁵⁰ entre les détenteurs de permis de camionnage qui étaient membres de l'association ou du groupe qui détenant le permis de poste d'affectation⁶⁵¹. Le R12 ne précisait pas ce que signifiait « le plus équitablement possible », mais il instituait quelques mesures visant à favoriser une répartition équitable. Ainsi, un poste d'affectation devait avoir un directeur qui n'était pas lui-même détenteur d'un permis de camionnage en vrac, et qui n'avait aucun intérêt dans une « corporation » détentrice d'un tel permis⁶⁵²; par ailleurs, ce directeur ne pouvait être à l'emploi que d'un seul poste d'affectation⁶⁵³ (en somme, par ces dispositions, le gouvernement cherchait à prévenir certains conflits d'intérêts pouvant entraîner du favoritisme dans la répartition). Le poste d'affectation devait tenir des

⁶⁴⁵ R12, art 12.61a) et 12.54a)

⁶⁴⁶ R12, art 12.62c)

⁶⁴⁷ R12, annexe B (voir (1973) GOQ II à la p 4289).

⁶⁴⁸ R12, art 12.56-A et 12.72 (tel que modifié par R12A). Le libellé de l'article 12.56-A (autorisant la reconnaissance d'une fédération) semble admettre mathématiquement la reconnaissance de deux fédérations. Un nombre pair de camionneurs-artisans peut être divisé en deux, chaque moitié représentant « au moins 50% » du nombre. Cela dit, vu le nombre de camionneurs-artisans qu'il y avait dans la province (plusieurs milliers), une telle situation apparaît assez improbable en pratique. Par ailleurs, nous ne croyons pas que le gouvernement ait voulu admettre la possibilité d'une deuxième fédération dans la province, et qu'il puisse ainsi y avoir trois postes d'affectation dans la région 11 (un pour les VE, et deux pour les VA). Si l'on se réfère à la version originale du R12 adoptée le 29 juin 1973 (version qui n'est jamais entrée en vigueur telle quelle, puisqu'elle a été modifiée par le R12A avant l'entrée en vigueur du R12), il y avait à l'article 12.72 une symétrie entre les critères de délivrance des permis de poste d'affectation « artisan » et « entrepreneur » dans la région 11. Ainsi, une fédération devait regrouper six associations de camionneurs-artisans ou plus, pour obtenir le permis de poste d'affectation de la région 11. Puisque la CTQ ne pouvait reconnaître qu'une association dans chacune des régions 1 à 10, il ne pouvait logiquement y avoir qu'une fédération détentrice de permis de poste d'affectation dans la région 11 (puis que dix moins six égalent quatre).

⁶⁴⁹ R12, art 12.72b).

⁶⁵⁰ R12, art 12.58.

⁶⁵¹ *Ibid.*

⁶⁵² R12, art 12.63a) et b).

⁶⁵³ R12, art 12.63f).

registres⁶⁵⁴ qui permettraient de vérifier que la répartition s'effectuait équitablement⁶⁵⁵. Ainsi, le directeur du poste devait voir à ce que soient notées chaque jour les demandes de service de camionnage reçues (le nom du demandeur, le temps approximatif d'exécution, le lieu d'exécution, et le nom des personnes affectées au service)⁶⁵⁶, et que soit produite mensuellement une liste des détenteurs de permis de camionnage en vrac faisant partie du poste d'affectation, où il serait indiqué combien de jours chacun d'entre eux avait travaillé⁶⁵⁷.

Concurremment, les détenteurs de permis de camionnage en vrac devaient produire mensuellement et annuellement des rapports de leurs revenus et dépenses⁶⁵⁸, ce qui pouvait entre autres permettre à la CTQ de vérifier⁶⁵⁹ que certains d'entre eux n'étaient pas favorisés ou désavantagés par rapport aux autres membres de l'association ou du groupe⁶⁶⁰. Si la CTQ constatait que la répartition n'était pas faite équitablement dans un poste, ou que son directeur présentait l'un des conflits d'intérêts énumérés, ou encore que le registre de répartition n'était pas tenu (ou tenu correctement), l'association ou le groupe pouvait perdre son permis de poste d'affectation⁶⁶¹.

Le contrôle de l'offre de services de camionnage et l'institutionnalisation des postes d'affectation étaient donc les deux principaux aspects introduits par le R12 dans la réglementation du camionnage en vrac, et il fallait les souligner et en expliquer quelque peu les principes. Outre ces deux aspects, d'autres, qu'on trouvait déjà dans la réglementation antérieure, étaient maintenus, et complétaient le portrait de la réglementation de 1973. Certains de ces aspects étaient transférés dans le R12 depuis une autre source. Ainsi, les taux et tarifs de l'Ordonnance n° 13 – anciennement la « cédule des justes salaires » ou le « tableau des normes du travail », selon l'époque – se trouvaient désormais dans le R12 lui-même, aux articles 12.46 et 12.47, avec, toutefois, une majoration de 20%. D'autres aspects étaient simplement

⁶⁵⁴ R12, art 12.68. Ce ne sont pas les mots qu'on employait, mais c'est ce dont il s'agissait.

⁶⁵⁵ Conf. Mailloux, 1973 *supra* note 55 à la p 8.

⁶⁵⁶ R12, art 12.68a).

⁶⁵⁷ R12, art 12.68b).

⁶⁵⁸ R12, arts 12.8 et 12.9.

⁶⁵⁹ R12, art 12.11.

⁶⁶⁰ C'est du moins ce que laissait entendre le ministre d'État Raymond Mailloux, en conférence de presse, lors de la présentation du R12. Voir Conf. Mailloux, 1973 *supra* note 55, à la p 8.

⁶⁶¹ R12, art 12.71.

maintenus où ils étaient, comme la clause de protection dans les contrats du ministère des Transports (clause à laquelle le R12 ne faisait d'ailleurs pas référence).

Dans le reste de ce chapitre, afin de commenter la réglementation de 1973, nous reviendrons sur chacune des trois catégories de recommandations formulées dans le rapport Lippé, catégories dont nous nous sommes servi pour structurer le chapitre 3, soit : la régie du camionnage (section 4.1), la protection locale (section 4.2) et l'organisation des camionneurs (section 4.3). Il s'agira de souligner quelles recommandations, quelles revendications, quels compromis et quelles ententes se sont traduits dans la réglementation (et, le cas échéant, de discuter de ceux qui ne l'ont pas été). Ce sera également l'occasion de fournir quelques précisions quant à la façon dont ils se sont traduits, en expliquant un peu plus en détail certains éléments de la réglementation (par exemple la nature et les catégories de permis de camionnage en vrac, leurs critères d'obtention et l'interface entre le R12 et les clauses de protection).

4.1 La régie du camionnage

Le rôle que le comité Lippé avait proposé de confier à la Régie des transports a en fin de compte été confié à la Commission des transports du Québec (CTQ) (soit l'organisme qui a remplacé la Régie des transports). Pour rappel, ce rôle consistait, pour le comité Lippé, à délivrer des permis de transport pour contrôler l'offre de services de camionnage en vrac (section 4.1.1), et à promulguer des taux et tarifs de transport (qui devaient auparavant être établis par un comité interministériel) (section 4.1.2). Notons par ailleurs que le rapport Lippé proposait de confier à la Régie des transports un rôle dans l'organisation des camionneurs; nous aborderons ce rôle à la section 4.3.

4.1.1 Permis de camionnage en vrac et contrôle de l'offre

Selon le paragraphe 12.5(2) R12, « [n]ul ne p[ouvait] fournir ou offrir un service de camionnage en vrac, s'il ne dét[enait] un permis délivré à cette fin par la [CTQ] [...] ». Plusieurs choses doivent être notées en ce qui concerne les marchés et les types de transport visés par cette exigence, ainsi qu'en ce qui concerne la nature des permis, et leurs catégories.

D'abord, il importe de rappeler et de souligner que le transport de matières en vrac *pour compte propre*, et le transport *à titre gratuit* n'exigeaient pas de permis de camionnage en vrac⁶⁶². Ensuite, il faut noter

⁶⁶² R12 arts 12.1a), 12.5(2), et 12.6. Pour un rappel de la distinction « compte propre » / « compte d'autrui », voir *supra* note 631, ainsi que les pages 28 et 29 du mémoire (sous-section 1.3.2).

que l'exigence de détenir un permis pour fournir ou offrir un service de camionnage en vrac contre rémunération s'imposait peu importe que le service soit fourni ou offert dans le cadre d'un *marché public* (par exemple un contrat de construction routière accordé à un entrepreneur général par le ministère des Transports) ou d'un *marché privé* (par exemple, un contrat de construction d'un centre commercial accordé par une entreprise privée). En effet, le R12 n'établissait aucune distinction entre les marchés publics et les marchés privés.

Le permis de camionnage en vrac était non seulement délivré *au nom d'une personne*, mais aussi *pour un véhicule désigné*⁶⁶³. Ainsi, le détenteur d'un permis de camionnage en vrac ne pouvait utiliser n'importe quel camion pour fournir ou offrir ses services (quelques exceptions étaient aménagées pour qu'un détenteur puisse utiliser un véhicule loué⁶⁶⁴). De surcroît, le permis était délivré *pour une région donnée*⁶⁶⁵, c'est-à-dire qu'il autorisait son titulaire à offrir ou à fournir un service de camionnage pourvu que le lieu d'origine du chargement *OU* sa destination finale se trouve à l'intérieur de la région à laquelle le permis se rattachait. Autrement dit, le titulaire d'un permis de camionnage en vrac ne pouvait offrir ou fournir un service de camionnage en vrac lorsque le lieu d'origine du chargement *ET* sa destination finale se trouvaient à l'extérieur de la région à laquelle le permis se rattachait. Évidemment, on précisait dans le règlement qu'il s'agissait de la destination *finale* afin d'éviter que les détenteurs de permis prennent un chargement à l'extérieur de leur région d'attache et le livrent à l'extérieur de celle-ci, mais en y faisant, disons, « un petit détour ».

Tableau 2: Transports autorisés par un permis de camionnage en vrac (VA ou VE)

LIEU D'ORIGINE DU CHARGEMENT	DESTINATION <i>FINALE</i> DU CHARGEMENT	TRANSPORT AUTORISÉ?
À l' <u>intérieur</u> de la région du permis	À l' <u>intérieur</u> de la région du permis	Oui
" l' <u>intérieur</u> " " " " "	" l' <u>extérieur</u> " " " " "	Oui
" l' <u>extérieur</u> " " " " "	" l' <u>intérieur</u> " " " " "	Oui
" l' <u>extérieur</u> " " " " "	" l' <u>extérieur</u> " " " " "	Non

Comme nous l'avons mentionné dans l'introduction de ce chapitre, le R12 créait deux catégories de permis de camionnage en vrac : les VA et les VE. Seule une personne qui correspondait à la définition d'« artisan » pouvait obtenir un VA. L'« artisan » était défini ainsi : « toute personne physique qui ne possède qu'un

⁶⁶³ R12, art 12.23.

⁶⁶⁴ R12, arts 12.3 et 12.4.

⁶⁶⁵ *Ibid.*

camion, qui le conduit elle-même et l'utilise pour faire du camionnage en vrac »⁶⁶⁶. Pour donner suite à une promesse faite à l'ANCAI dans l'entente du 14 avril 1972, le gouvernement a inclus au règlement une disposition transitoire selon laquelle « une personne physique qui possédait au 14 avril 1972 plus d'un camion mais pas plus de 3 [(trois)] », et qui en conduisait un elle-même, pouvait tout de même être considérée comme un artisan jusqu'au 15 avril 1975⁶⁶⁷. En effet, comme elle l'expliquait en août 1971 (soit bien avant de connaître le contenu éventuel de la réglementation de 1973), l'ANCAI comptait parmi ses membres quelques propriétaires de deux ou trois camions (10% des effectifs, sur 5000)⁶⁶⁸. Il s'agissait donc, par cette disposition, de ne pas lui faire perdre subitement tous ces membres.

Il est à noter qu'une personne qui correspondait à la définition d'« artisan » pouvait demander à être considérée comme un « entrepreneur », et ainsi obtenir, plutôt qu'un VA, un VE⁶⁶⁹. Une personne qui correspondait à la définition d'« entrepreneur » ne pouvait faire une telle demande⁶⁷⁰. Par ailleurs, signalons que ni la définition d'« artisan » (à l'article 12.1c) R12) ni la définition d'« entrepreneur » (à l'article 12.1d) ne semblait pouvoir inclure les entrepreneurs propriétaires d'un seul camion *qu'ils ne conduisaient pas eux-mêmes*. Il s'agit visiblement d'un défaut de rédaction du règlement. À notre avis, la catégorie des « entrepreneurs » était une catégorie résiduelle qui incluait (ou aurait dû inclure) les « non-artisans », c'est-à-dire tous ceux qui ne correspondaient pas à la définition de « camionneur-artisan » contenue à l'article 12.1c). Cette interprétation, en tout cas, est conforme à ce qui était exprimé par le ministre d'État Raymond Mailloux lors de la présentation du règlement en conférence de presse⁶⁷¹.

En ce qui concerne l'intérêt de distinguer les artisans et les entrepreneurs, et de leur attribuer des permis de camionnage en vrac différents (soit, respectivement, des VA et des VE), celui-ci n'était pas manifeste à la lecture du règlement. Vu les déclarations du ministre Mailloux en conférence de presse et vu l'entente du 14 avril 1972, l'objectif principal était d'identifier clairement les bénéficiaires des clauses de protection et leurs postes d'affectation⁶⁷² (cela dit, dans le texte du R12, aucune référence n'était faite aux clauses

⁶⁶⁶ R12, art 12.1(c)

⁶⁶⁷ R12, art 12.76. Voir le point 12 de l'entente du 14 avril 1972 (à l'annexe F du mémoire, page 146).

⁶⁶⁸ CPT 1971, *supra* note 108 à la p B-3763 col de g (Jean-Marc Béliveau).

⁶⁶⁹ R12, art 12.41.

⁶⁷⁰ R12, art 12.44b)

⁶⁷¹ Conf. Mailloux, 1973 *supra* note 55 à la p 1. Il mettait dans la catégorie « entrepreneurs » ceux « qui poss[édaient] plusieurs véhicules ou n'en poss[édaient] qu'un mais ne le conduis[ai]ent pas eux-mêmes ».

⁶⁷² En tous les cas, lors de la conférence de presse, M. Mailloux n'a pas évoqué d'autre intérêt à distinguer artisans et entrepreneurs. L'application des clauses de protection en faveur des artisans était le seul aspect de la réglementation

de protection). Il s'agissait également de faire en sorte que ces deux catégories d'entreprises de camionnage soient réunies dans des regroupements distincts : les associations et la fédération pour les camionneurs artisans⁶⁷³, et les « groupes » pour les entrepreneurs⁶⁷⁴. Par conséquent, nous en dirons davantage sur la distinction artisans-entrepreneurs aux sections 4.2 et 4.3 qui portent respectivement sur la protection locale (4.2) et l'organisation des camionneurs (4.3).

4.1.1.1 Le contrôle de l'offre de services de camionnage en vrac

Comme nous l'avons vu en introduction du présent chapitre, le R12 n'établissait pas de nombre maximal quant aux permis de camionnage en vrac qui pouvaient être délivrés; mais la quantité de permis en circulation était contrôlée par la CTQ, puisque celle-ci pouvait généralement refuser de délivrer un permis (ou d'accepter son transfert d'une personne à une autre⁶⁷⁵) à moins d'obtenir la « preuve de nécessité » de l'article 12.13b (ou de l'article 12.31a et b, dans le cas d'un transfert de permis).

Notons que certaines personnes étaient dispensées de faire cette preuve pour obtenir un permis de camionnage en vrac. La principale dispense était accordée aux personnes qui étaient propriétaires d'un camion immatriculé au Québec depuis 14 avril 1972⁶⁷⁶. Le gouvernement donnait ainsi suite au point 15 de l'entente survenue à cette date entre l'ANCAI et le gouvernement⁶⁷⁷ et préservait les « droits acquis » de tiers⁶⁷⁸. Notons que les demandes de permis formulées par ces personnes devaient aussi être traitées en priorité par la CTQ⁶⁷⁹. D'autres dispenses étaient accordées aux personnes qui avaient acquis leur

où la distinction jouait un rôle. Voir Conf. Mailloux, 1973 *supra* note 55 à la p 3. Quant aux objectifs poursuivis par la distinction « artisan-entrepreneur » dans le R12, nous pouvons aussi citer une explication fournie plus tard (soit en 1975) par le chef de la Direction du transport routier des marchandises, M. Jean Normand, dans Québec, DTRM, 1975, *supra* note 214 à la p 11 : « Cette classification permet de mieux situer le problème de ces deux composantes bien distinctes de la main-d'œuvre du camionnage en vrac et permet aussi de mieux aborder les problèmes inhérents [sic] à chacun de ces deux groupes. » Cela dit, il y a lieu de se demander à quel point ces « deux composantes » de la main-d'œuvre étaient « distinctes », considérant la disposition transitoire prévue à l'article 12.76 R12, qui permettait que des propriétaires de deux ou trois camions soient considérés comme des camionneurs-artisans, et considérant l'article 12.41 R12, selon lequel un camionneur-artisan pouvait demander à être reconnu comme « entrepreneur » aux fins du R12.

⁶⁷³ R12, arts 12.1f) et l), 12.54 et 12.56-A.

⁶⁷⁴ R12, art 12.59b) et 12.72b).

⁶⁷⁵ R12, art 12.31a) et b). Quelques exceptions étaient aménagées aux articles 12.32 à 12.34.

⁶⁷⁶ R12, art 12.14.

⁶⁷⁷ Entente du 14 avril 1972, au point 15 (voir l'annexe F du présent mémoire, à la p 146).

⁶⁷⁸ Conf. Mailloux, 1973 *supra* note 55, à la p 2.

⁶⁷⁹ R12, art. 12.18a).

camion entre le 14 avril 1972 et l'entrée en vigueur du R12 (soit le 27 juillet 1973⁶⁸⁰), par exemple lorsque l'acquisition s'était faite via certaines ventes ou donations intrafamiliales⁶⁸¹ lorsque le vendeur ou donateur avait été propriétaire du camion le 14 avril 1972⁶⁸².

Il y a lieu de noter que le R12 prévoyait un certain contrôle de la proportion de VA et de VE dans chaque région. En effet, une fois délivrés les permis de camionnage en vrac non soumis à la « preuve de nécessité », la CTQ devait noter la proportion de VA et de VE dans chaque région, et chercher à la maintenir cette proportion (à condition que celle-ci n'excède pas 3 pour 1 dans un sens ou dans l'autre; le cas échéant, la CTQ devrait chercher à délivrer davantage de permis à la catégorie minoritaire, vraisemblablement jusqu'à ce que la proportion soit rapportée à 3 pour 1).

Le contrôle de l'offre institué par le R12 se faisait essentiellement à l'échelle régionale, mais il importe tout de même de signaler des dispositions entraînant indirectement un certain contrôle de l'offre de services de camionnage en vrac à l'échelle provinciale. Ces dispositions autorisaient la délivrance par la CTQ de permis dits « additifs », autorisant temporairement (pour une durée moindre qu'un an⁶⁸³ fixée par la CTQ⁶⁸⁴) leurs détenteurs à offrir ou fournir certains services de camionnage en vrac (déterminés par la CTQ⁶⁸⁵) dans une région, le tout afin de répondre à des besoins « exceptionnels » et « d'urgence »⁶⁸⁶. Ces permis n'étaient délivrés qu'à des personnes qui détenaient déjà un VA ou un VE d'une *autre* région⁶⁸⁷. Il s'agissait, essentiellement, de permettre aux détenteurs de VA ou VE d'une région d'offrir temporairement leurs services dans une autre région que celle de leur permis principal. En instaurant une telle mesure, le gouvernement pouvait éviter la reproduction du phénomène expliqué par le comité Lippé⁶⁸⁸, soit qu'en raison d'un accroissement de la demande de services dans une région (par exemple, lors de la construction d'une autoroute ou d'un complexe hydroélectrique⁶⁸⁹), les résidents de celle-ci ne décident de s'acheter

⁶⁸⁰ *Camionnage en vrac*, AC 2389-73, GOQ 4269.

⁶⁸¹ R12, art. 12.15.

⁶⁸² R12, art 12.15(a)(ii).

⁶⁸³ R12, art 12.73(3).

⁶⁸⁴ R12, art 12.73(2).

⁶⁸⁵ *Ibid.*

⁶⁸⁶ R12, art 12.73(1)

⁶⁸⁷ R12, art 12.74a).

⁶⁸⁸ Rapport Lippé, *supra* note 43 aux pp 10-11.

⁶⁸⁹ Conf. Mailloux, 1973 *supra* note 55, à la p 10 (débuter la lecture à la p 9, *in fine*). L'exemple du chantier de la baie James est évoqué par le ministre Mailloux lors de cette conférence de presse.

en masse des camions et de demander des VA ou des VE (ce qui aurait pu entraîner, à la fin des travaux, un excès d'offre dans une région et, éventuellement, dans la province)⁶⁹⁰.

Avant de passer à la discussion sur la fixation des taux et des tarifs, il importe de mentionner que l'accès au secteur du camionnage en vrac était quelque peu restreint par l'interdiction faite aux détenteurs de permis de camionnage général d'obtenir ou de détenir également un permis de camionnage en vrac⁶⁹¹. Cela dit, certains « droits acquis » étaient préservés, puisque le R12 autorisait, jusqu'au 31 mars 1975, les détenteurs de permis de camionnage général à obtenir un permis de camionnage en vrac s'ils effectuaient déjà du camionnage en vrac le 14 avril 1972⁶⁹². Nous reconnaissons-là un compromis entre les désirs de l'ANCAI (qui souhaitait qu'on lui réserve le secteur du vrac⁶⁹³) et les intérêts de l'ACQ (dont certains membres effectuaient à la fois du camionnage général et du camionnage en vrac⁶⁹⁴).

4.1.2 Fixation des taux et tarifs

Le *Règlement 12* attribuait à la CTQ le pouvoir de « fixe[r] les taux et tarifs selon les normes et conditions » qui y étaient prévues. Cela dit, en attendant qu'elle fixe elle-même les taux et tarifs⁶⁹⁵, le gouvernement avait adopté, à même le règlement, de nouvelles échelles de taux minimum⁶⁹⁶.

Les taux établis par le gouvernement, dans le R12, avaient été calculés en majorant de 20% les taux à la « tonne-mille » qu'on trouvait déjà dans la cédule des justes salaires en 1965 (et dans le tableau des normes, à partir de 1968, puis dans l'Ordonnance no 13, à partir de 1971). Le gouvernement suivait ainsi la recommandation du rapport de l'ingénieur de la Voirie Jean Normand⁶⁹⁷ et concrétisait une promesse contenue dans l'entente du 14 avril 1972⁶⁹⁸.

⁶⁹⁰ *Ibid.*

⁶⁹¹ R12, art 12.12.

⁶⁹² R12, art 12.77.

⁶⁹³ CPT 1971, *supra* note 108 à la p B-3750 col de g *in fine*.

⁶⁹⁴ Voir la discussion à ce sujet aux pp 24 à 27 du présent mémoire.

⁶⁹⁵ R12, art 12.45.

⁶⁹⁶ *Règlement 12*, arts 12.46, 12.47.

⁶⁹⁷ Rapport Normand, 1968, *supra* note 538 aux pp 2, 40 et 95.

⁶⁹⁸ Voir le point 13 de l'Entente du 14 avril 1972 (annexe F du présent mémoire, à la p 146).

Par ailleurs, comme c'était déjà le cas dans la cédule en 1965⁶⁹⁹, à des fins tarifaires, le territoire du Québec était divisé en deux « zones », et certaines matières transportées dans la zone II étaient assujetties à une échelle de taux légèrement supérieurs⁷⁰⁰. Encore une fois, ici aussi, les taux réglementaires s'appliquaient, peu importe que le transport s'effectue dans le cadre d'un marché public ou d'un marché privé, puisque le R12 ne faisait aucune distinction entre les deux.

En dernier lieu en ce qui concerne les taux et tarifs, le gouvernement considérait que les rapports annuels (de revenus et de dépenses) qui devaient être produits annuellement par les détenteurs de VA et de VE⁷⁰¹ permettraient entre autres à la CTQ de déterminer si les tarifs devaient être ajustés⁷⁰².

4.2 La protection locale

Nous avons communiqué avec le ministère des Transports afin d'accéder aux différentes versions de la clause de protection qui avaient été utilisées entre 1968 et 1986. Les documents qui nous ont été transmis contenaient la clause de 1979 et permettaient de suivre son évolution depuis cette date jusqu'en 1986. Ils contenaient également les clauses telles qu'elles existaient le 4 juin 1968 et le 21 août 1970. Pour la décennie '70, toutefois, et en particulier pendant la période où le R12 a été en vigueur, nous manquons d'information. Cela dit, nous savons que de telles clauses ont continué d'exister pendant cette décennie, en particulier au moment de l'entrée en vigueur du R12 (puisque le ministre d'État Mailloux y faisait référence lorsqu'il a présenté le nouveau règlement en conférence de presse, en juillet 1973).

Il est possible que des modifications aux clauses de protection soient survenues pendant cette période, mais si c'est le cas, nous l'ignorons. Mais quoi qu'il en soit, une chose est sûre : au moment de son entrée en vigueur, le R12 ne faisait pas lui-même référence aux clauses de protection. Il y a donc lieu de se demander comment la clause de protection a évolué pour prendre en considération les structures mises en place par le R12.

⁶⁹⁹ Rapport Lippé, *supra* note 43 à la p 92.

⁷⁰⁰ R12, arts 12.46, 12.47. Voir aussi annexe E du R12 : voir (1973) GOQ II à la p 4294.

⁷⁰¹ R12 art 12.9. Voir aussi annexe C du R12 : voir (1973) GOQ II à la p 4289.

⁷⁰² Conf. Mailloux, 1973 *supra* note 55 à la p 2.

Comme point de référence pour la discussion, prenons la clause telle qu'elle existait le 21 août 1970⁷⁰³. Et pour éviter toute confusion, précisons ici que « l'Entrepreneur » dont il était question dans la clause était l'entrepreneur général – ou, autrement dit, l'entrepreneur en *construction* qui avait décroché le contrat de voirie :

Lors de l'exécution de son contrat, le nombre de camions, utilisés par l'Entrepreneur et ses sous-traitants, pour le transport des matériaux d'emprunt placés au-dessus de la ligne d'infrastructure, des matériaux de fondations et de revêtements, devra être composé, en tout temps, d'au moins 75% de camions appartenant à des camionneurs-artisans de la région.⁷⁰⁴

Ce qu'on peut voir, c'est que cette clause attribuait une part de travail *aux camionneurs-artisans de la région*. Est-ce que la clause a été modifiée, avec l'adoption du R12, pour que cette part de travail soit plutôt attribuée aux *détenteurs de VA* de la région où s'effectuaient les travaux ? Le cas échéant, cette attribution était-elle faite *explicitement*, ou le gouvernement tenait-il pour acquis que « camionneurs-artisans » signifiait, implicitement, « détenteurs de VA » ? Dans ce dernier cas, le texte de la clause n'aurait-il pas laissé ouverture à ce que, par exemple, un camionneur-artisan qui aurait obtenu un VE plutôt qu'un VA à la suite d'une demande de changement de statut (art 12.41 du R12) puisse être considéré comme un « camionneur-artisan » au sens de la clause de protection⁷⁰⁵ ?

Par ailleurs, en 1973, la clause obligeait-elle l'entrepreneur en construction à faire appel *au poste d'affectation « artisan » de la région*, afin que ce dernier répartisse le travail (visé par la clause) entre les détenteurs de VA membres de l'association régionale ? Ou l'entrepreneur en construction pouvait-il plutôt rencontrer les exigences de la clause en appelant lui-même directement des camionneurs artisans détenteurs de VA (ou de VE, à la suite de changements de statut...⁷⁰⁶) pour effectuer du travail couvert par la clause de protection ? Vu les problèmes de patronage que le gouvernement cherchait à régler, il serait

⁷⁰³ Si des recherches plus approfondies dans les archives révélaient qu'effectivement, entre 1970 et 1979, il n'y avait pas eu de modification à la clause du ministère de la Voirie ou des Transports, les commentaires que nous formulons ici auront conservé leur valeur ; mais même si de telles recherches révélaient que des changements sont survenus, nous sommes d'avis que les questions que nous soulevons ici permettront au lecteur de mieux comprendre et analyser les clauses en question.

⁷⁰⁴ Québec, Ministère de la Voirie, *Amendements au Cahier des charges et devis généraux*, (révision du 21 août 1970) à la p 13.

⁷⁰⁵ L'article 12.41 R12 dit bien que le camionneur-artisan qui change de statut devient « entrepreneur pour toutes les fins du présent règlement » (nos soulignements). Or les clauses de protection ne sont mentionnées nulle part dans le R12.

⁷⁰⁶ R12, art 12.41.

étonnant qu'il ait formulé sa clause de manière à permettre d'outrepasser ainsi l'association reconnue, dont le poste d'affectation faisait l'objet de la surveillance de la CTQ...

Tout de même, à supposer qu'une telle faille ait été laissée ouverte, il nous faut souligner certains aspects du R12 qui pouvaient venir amoindrir le risque d'un tel contournement (en particulier sur de gros chantiers). Comme nous l'avons vu dans l'introduction de ce chapitre, pour établir un poste d'affectation dans une région, il fallait détenir un permis (de poste d'affectation), et il ne pouvait y avoir, par région, qu'un poste d'affectation chargé de répartir des demandes de service de camionnage en vrac entre détenteurs de VA. Par ailleurs, le poste d'affectation « artisan » reconnu par la CTQ jouissait d'une exclusivité régionale pour la réception et la distribution de demandes de services de camionnage en vrac entre camionneurs-artisans⁷⁰⁷. Selon la réglementation, un donneur d'ouvrage n'aurait donc pas pu obtenir les services d'un poste clandestin qui aurait réparti ses demandes de service de camionnage entre des VA qui n'auraient pas été membres de l'association titulaire du permis de poste d'affectation de la région⁷⁰⁸. Dans ce contexte, surtout si un chantier requérait beaucoup de camions, il nous semble que la façon la plus simple pour l'entrepreneur en construction de remplir l'obligation prévue à la clause de protection était de faire appel au poste d'affectation « artisan » de la région où s'exécutaient les travaux. Il y a lieu de citer, ici, les observations faites par le juge Guy de Blois en 2017 (bien qu'elles aient porté sur le marché actuel, il nous apparaît probable que les mêmes observations auraient pu être faites en 1973) :

D'ailleurs, la preuve révèle qu'il est pratiquement et économiquement impossible pour un entrepreneur, vu la complexité des chantiers, de retenir les services de camionneurs [...] individuellement sans avoir recours à un courtier intermédiaire qui a la charge d'orchestrer le va-et-vient de camions sur un chantier en fonction des besoins spécifiques de l'entrepreneur, i.e., [sic] matières à transporter, portes d'entrée sur le chantier, heure de déchargement, nature du vrac, quantité, etc.⁷⁰⁹

Enfin, que ç'ait été à cause de ces difficultés pratiques ou de modifications à la clause de protection (pour prendre en considération les nouvelles structures instaurées par le R12), le ministre d'État Mailloux, en présentant le R12 en juillet 1973, semblait tenir pour acquis que l'entrepreneur en construction, pour

⁷⁰⁷ R12, arts 12.58, 12.59a) et 12.67.

⁷⁰⁸ *Ibid.*

⁷⁰⁹ *Transporteurs en vrac de Ste-Foy inc c Regroupement des entrepreneurs et camionneurs indépendants de Québec*, 2017 QCCS 862, au para 36.

obtenir les services d'artisans et ainsi respecter la clause, ferait tout simplement appel au poste d'affectation « artisan » de la région où s'effectuaient les travaux⁷¹⁰.

Au-delà de ces questions, il nous apparaît utile de signaler que la mise en œuvre des mesures prévues au R12 était de nature à faciliter l'application (et la surveillance de l'application) des clauses de protection. Comme nous l'avons vu à la sous-section 4.1.1, les camionneurs-artisans recevaient de la CTQ un VA plutôt qu'un VE. Les VA permettaient vraisemblablement de les identifier clairement comme bénéficiaires de la clause de protection. Il nous apparaît opportun de rappeler, ici, le conflit entre l'APPCB et Bau-Val, sur la rive sud de Montréal, à la fin d'août 1965 (section 2.2 du mémoire) et les remarques du comité Lippé sur l'imprécision de la définition d'artisan pour identifier les bénéficiaires de la clause. Il nous semble que l'émission de permis attestant du statut d'artisan d'un camionneur devait faciliter son identification et éviter les conjectures. Par ailleurs, le R12 imposait à tous les titulaires de permis de camionnage en vrac d'inscrire sur chacune des deux portières avant de leur camion, de façon bien visible, leur nom, le numéro de leur permis (comportant, selon le cas, les lettres « VA » ou « VE »), et celui de la région pour laquelle le permis avait été délivré⁷¹¹. En conséquence, il serait plus facile de constater si, sur un chantier, il y avait suffisamment d'artisans pour respecter la clause.

4.3 L'organisation des camionneurs

En matière d'organisation des camionneurs, rappelons que les recommandations formulées par le comité Lippé visaient d'une part à combattre le patronage (organiser les camionneurs à l'échelle régionale plutôt que locale ou du comté; habiliter la régie à recevoir certaines plaintes de patronage et sanctionner les associations qui y participeraient) et d'autre part, à favoriser la reconnaissance de regroupements de camionneurs à des fins de négociation collective et d'amélioration des conditions de travail (amender la définition de « salarié » au *Code du travail* afin que les artisans puissent se prévaloir de cette loi). Des associations de camionneurs, en plus de réclamer que des mesures soient prises contre le patronage, ont réclamé sous une forme ou sous une autre une « reconnaissance syndicale » à des fins de négociation des taux et tarifs de transport (c'était particulièrement le cas de l'APPCB et de l'ANCAI). Dans la présente section, nous verrons comment se sont traduites ces recommandations et revendications, dans la réglementation de 1973. Il sera d'abord question de l'organisation des camionneurs à des fins de

⁷¹⁰ Conf. Mailloux, 1973 *supra* note 55 à la p 3.

⁷¹¹ R12, art 12.22.

répartition équitable du travail (sous-section 4.3.1), puis à des fins de représentation et négociation collective (sous-section 4.3.2).

4.3.1 Organisation à des fins de répartition du travail

Conformément à la recommandation XVI du rapport Lippé, l'organisation des camionneurs, dans le R12, se faisait à l'échelle régionale plutôt qu'à l'échelle locale ou du comté. La représentativité (majorité absolue) des associations d'artisans et des groupes d'entrepreneurs s'établissait sur une base régionale, et le poste d'affectation devait répartir le travail équitablement à l'échelle régionale⁷¹². Rappelons que les associations de camionneurs avaient expliqué en 1968 que certaines régions étaient trop grandes pour que la répartition du travail se fasse à cette échelle⁷¹³. Le R12 instituait un compromis en précisant qu'un poste pouvait établir des *sous-postes* d'affectation dans la région, mais que ceux-ci devaient rester « sous la gérance » du poste régional, et que leur adresse devait être connue de la CTQ⁷¹⁴. Il importe de noter qu'avec ou sans sous-postes, rien dans le R12 ne dispensait un poste (régional) d'affectation de répartir équitablement les demandes de service de camionnage entre les membres de l'association *de la région* (ou du groupe de la région, dans le cas d'un poste d'entrepreneurs).

Quant à la recommandation XIX⁷¹⁵, celle-ci a également été retenue, puisque le R12 habilitait la CTQ à retirer le permis de poste d'affectation d'une association d'artisans ou d'un groupe d'entrepreneurs qui n'effectuerait pas une répartition équitable des demandes de services de camionnage entre ses membres⁷¹⁶.

Comme nous l'avons mentionné en discutant de la recommandation XIX (sous-sous-section 3.1.2.3 du présent mémoire, à la page 69), le rapport Lippé ne semblait considérer que le patronage politique s'exerçant à l'intérieur d'une association, c'est-à-dire lorsque certains membres d'une association, pour des raisons politiques, étaient avantagés ou désavantagés par rapport aux autres membres de cette même

⁷¹² R12, art 12.58.

⁷¹³ Mémoire ANCAI et al, 1968 *supra* note 486 à la p 632 (recommandation 8). Conf. Mailloux, 1973 *supra* note 55, à la p 3 *in fine*.

⁷¹⁴ R12, art 12.70

⁷¹⁵ Rapport Lippé, *supra* note 43 à la p 49 : « La Régie des transports devra être habilitée à recevoir les plaintes des camionneurs qui croient leurs intérêts lésés par l'existence de patronage politique dans l'association, syndicat ou coopérative à laquelle ils appartiennent. Si la Régie considère que la preuve est faite, elle pourra rompre toute relation avec le groupement en question, jusqu'à ce que les pratiques incriminées aient été éliminées. »

⁷¹⁶ R12, arts 12.71, 12.57 et 12.58.

association dans la répartition du travail. Cela dit, toutes les allégations de patronage n'impliquaient pas un tel cas de figure. En effet, dans certains cas, une association rivale était créée dans un comté, et c'était elle qui recevait les demandes de services de camionnage à l'exclusion de celle qui était déjà en place. Il n'était d'ailleurs pas nécessaire de créer une association ; certains camionneurs pouvaient être appelés directement et recevoir du travail alors que les membres de l'association en place n'en recevaient plus, ou en recevaient moins.

Quant à savoir si la réglementation de 1973 empêchait de telles situations, cela dépend vraiment du libellé des clauses de protection qu'on appliquait à l'époque. Une clause qui aurait imposé à l'entrepreneur de faire appel au titulaire du permis de poste d'affectation « artisan » de la région pour obtenir 75% des camions requis par les travaux, par exemple, aurait empêché (sous réserve du respect de la réglementation, bien sûr) qu'une association rivale soit créée pour répartir l'ouvrage entre quelques favoris du pouvoir en place. En effet, selon le R12, il ne pouvait y avoir qu'un seul poste d'affectation « artisan » par région, et seul un poste d'affectation autorisé par la CTQ pouvait recevoir et distribuer des demandes de services de camionnage⁷¹⁷. Évidemment, par sa formule même, une telle clause de protection aurait interdit que l'entrepreneur obtienne des camions d'artisans en appelant directement leurs propriétaires.

En revanche, si la clause n'imposait pas de passer par le poste d'affectation pour obtenir les services de détenteurs de VA (ce qui aurait été le cas s'il s'avérait que la clause n'avait pas été modifiée entre le 21 août 1970 et 1979), cela ouvrait la porte à ce que l'association détentrice du permis de poste d'affectation soit contournée, et que certains camionneurs soient favorisés. Évidemment, comme nous l'avons vu à la section 4.2, vu l'exclusivité régionale accordée par le R12 aux titulaires de permis de poste d'affectation pour la réception et la distribution de demandes de services de camionnage, respecter une telle clause exigerait que chaque camionneur soit appelé directement par l'entrepreneur en construction lui-même, ce qui, à grande échelle, pourrait ne pas en valoir la peine.

Finalement, en ce qui concerne un autre mode de patronage qui ne nous apparaissait pas visé par le libellé assez restrictif de la recommandation XIX du rapport Lippé, soit l'exercice de discrimination dans *l'admission* à l'association, le R12 imposait aux associations d'artisans, pour être reconnues, de « s'engage[r] à admettre comme membre tout détenteur de permis de catégorie « artisan » qui en f[erait]

⁷¹⁷ R12, arts 12.58 et 12.67.

la demande »⁷¹⁸. Il est intéressant de noter qu'en ce qui concerne les « groupes d'entrepreneurs », le R12 n'imposait pas d'exigence équivalente. Il est probable que vu que le gouvernement confiait une part de ses contrats publics aux artisans par des clauses de protection, il ait senti le besoin d'intervenir davantage dans l'organisation de cette catégorie de camionneurs, pour éviter la discrimination politique.

Discutons maintenant des possibilités offertes par la réglementation de 1973 en matière de représentation et de négociation collective.

4.3.2 Organisation à des fins de représentation et de négociation collective

Il est manifeste, à la lecture du R12, que l'organisation des camionneurs qui y était instituée devait d'abord servir à combattre le patronage. En effet, si le R12 permettait la reconnaissance d'associations d'artisans et de groupes d'entrepreneurs par la CTQ, c'était avant tout aux fins d'attribuer les permis de poste d'affectation (qui donnaient droit à leurs détenteurs de recevoir et distribuer des demandes de services de camionnage en vrac dans une région). Si tant est que cette reconnaissance ait conféré par ailleurs quelque droit à un processus de négociation collective (par exemple des taux et tarifs), cela n'était pas indiqué dans le R12 (et en l'absence d'un tel processus, on ne peut considérer la réglementation de 1973 du camionnage en vrac « agrégats » comme un régime de rapports collectifs du travail⁷¹⁹).

Tout de même, en particulier en ce qui concerne l'organisation des *camionneurs-artisans*, la reconnaissance des *associations* et de la *fédération* par la CTQ semblait conférer des droits supplémentaires, qui n'avaient pas nécessairement à voir avec l'établissement de postes d'affectation et la répartition équitable du travail. À ce sujet, il importe de signaler deux choses : le statut de « porte-parole provincial » de la fédération (sous-sous-section 4.3.2.1), et l'étrange asymétrie entre les modes de reconnaissance des associations d'artisans et des groupes d'entrepreneurs (sous-sous-section 4.3.2.2).

4.3.2.1 Le statut de « porte-parole provincial » de la fédération

Dans la version originale du R12 (antérieure à l'adoption du R12A) le concept de fédération était utilisé à une seule reprise, soit à l'article 12.72. Selon cet article, seule une « fédération regroupant six associations ou plus » pouvait obtenir un permis de poste d'affectation d'artisans pour la région 11. Le R12A est venu modifier le R12 (avant l'entrée en vigueur de ce dernier), pour que la fédération soit plutôt définie, à

⁷¹⁸ R12, art 12.54c).

⁷¹⁹ Gagnon, *supra* note 5 aux pp 39, 68 et 69.

l'article 12.1l), comme un « groupe formé des camionneurs-artisans du Québec et étant l'organisme que la Commission juge représentatif des camionneurs-artisans québécois »⁷²⁰. Comme nous l'avons vu dans l'introduction de ce chapitre, une fédération pouvait être reconnue par la CTQ si elle représentait « au moins 50% des camionneurs-artisans du Québec »⁷²¹. Les modifications apportées par le R12A avaient surtout un impact sur les critères d'obtention du permis de poste d'affectation de la région 11, puisqu'après leur entrée en vigueur, il n'était plus nécessaire, pour une fédération, de regrouper « six associations ou plus », pour obtenir un permis de la région 11⁷²². Cela dit, il importe de faire remarquer que suivant l'article 12.56-A (introduit au R12 par R12A), un groupement d'au moins 50% des camionneurs-artisans du Québec pouvait non seulement être reconnu comme *fédération* par la CTQ, mais aussi comme « porte-parole provincial »⁷²³. Le 2^e alinéa de l'article 12.56-A précisait que « nulle association ne p[ouvait] adhérer à un groupement autre que celui visé au paragraphe 1 et dont les objectifs [auraient été] similaires »⁷²⁴. En dehors de cela, le règlement ne fournissait aucune précision quant aux avantages que pouvait conférer le statut de « fédération », pour un regroupement d'artisans. Quant au rôle de porte-parole, celui-ci n'était pas plus clair. Cet aspect de la réglementation de 1973 nous apparaît franchement avoir été conçu et adopté à la va-vite. Entre autres choses, dans le R12, il n'y avait aucune précision quant aux critères permettant de considérer qu'un camionneur-artisan était « représenté » par la fédération (devait-il avoir une carte de membre et payer une cotisation, par exemple?). On ne trouvait pas plus d'informations quant à la durée de la validité d'une reconnaissance.

Pour essayer de comprendre quelle utilité pratique pouvait avoir la reconnaissance à titre de fédération, nous avons cherché à voir si un regroupement d'artisans s'était prévalu de l'article 12.56-A. En consultant les avis d'introduction de requêtes et avis de décisions rendues publiés par la CTQ dans la partie I de la *Gazette officielle du Québec* (ci-après « GOQ »), tout au plus avons-nous pu constater qu'en 1976 (soit près de 3 ans après l'entrée en vigueur du R12 tel que modifié par R12A), l'ANCAI déclarait avoir fait une demande pour être reconnue à titre de fédération⁷²⁵. Nous ne l'avons jamais vue affirmer avoir été reconnue, et nous avons encore moins vu d'avis de la CTQ selon lequel une décision avait été rendue à ce

⁷²⁰ R12, art 12.1l)

⁷²¹ R12, art 12.56-A(1).

⁷²² R12, art 12.72 et R12A art 2.

⁷²³ R12, art 12.56-A(1).

⁷²⁴ R12, art 12.56-A(2).

⁷²⁵ Commission des transports du Québec (Avis d'introduction de requêtes), (1976) GOQ I 2913 (cause : Q-7441).

sujet⁷²⁶. Cela dit, les recherches que nous avons faites à cette occasion, dans la partie I de la GOQ, nous ont permis de constater que dès 1973, une demande avait été déposée à la CTQ par « LES MEMBRES DE L'ASSOCIATION NATIONALE DES CAMIONNEURS ARTISANS INC », pour obtenir une hausse générale de tarifs à l'échelle provinciale⁷²⁷ (demande qui a été accueillie en partie 29 avril 1974⁷²⁸). Les avis de recours et de décision ne faisaient aucune référence à l'article 12.56-A, au statut de fédération ou encore au rôle de porte-parole. D'autres demandes du même genre ont été présentées et accueillies (toujours sans référence au statut de « fédération »)⁷²⁹.

Il nous apparaît opportun de rappeler ici quelques remarques faites par l'ANCAI à l'occasion des débats parlementaires entourant l'adoption du PL 23 (Loi des transports). Le conseiller juridique Jean-Marc Béliveau demandait que l'ANCAI puisse représenter ses membres devant la CTQ (pour justifier sa demande, il invoquait l'image du petit camionneur lambda face à l'« immense » commission »). Nos recherches dans la GOQ montrent qu'à tout le moins, avec ou sans statut de fédération, l'ANCAI a été en mesure de ce faire.

4.3.2.2 Le statut d'« association » et l'asymétrie entre le mode de reconnaissance des groupements d'artisans et d'entrepreneurs

L'objectif manifeste de la reconnaissance de groupements d'artisans ou d'entrepreneurs, dans le R12, était l'attribution de permis de poste d'affectation. Il pouvait y avoir, dans chaque région, un poste d'affectation pour les artisans, et un pour les entrepreneurs. Il y avait une certaine symétrie entre le mode de reconnaissance des associations d'artisans et celui des groupes d'entrepreneurs. Ainsi, pour l'obtention du permis de poste d'affectation, le seuil de représentativité à rencontrer par les artisans et les entrepreneurs d'une région était le même : la majorité absolue⁷³⁰. Cependant, en lisant attentivement le R12, on remarque que la reconnaissance d'un « groupe d'entrepreneurs », par la CTQ, ne pouvait se faire

⁷²⁶ Nous avons vu qu'une demande de l'ANCAI en vue de sa reconnaissance à titre de fédération avait été publiée dans la GOQ le 21 mai 1977, mais l'ANCAI s'en est désistée (la CTQ a pris acte du désistement le 18 novembre 1977. Voir Commission des transports du Québec (Avis de décisions rendues, (1977) GOQ I 11125 (décision : QCV-9752).

⁷²⁷ Commission des transports du Québec (Avis d'introduction de requêtes), (1973) GOQ I 7422 (cause : Q-515).

⁷²⁸ Commission des transports du Québec (Avis de décisions rendues), (1974) GOQ I 3866 (cause Q-515 ; décisions : QCV-1 TF ; MCV-10 TF).

⁷²⁹ Par exemple : Commission des transports du Québec (Avis d'introduction de requêtes), (1974) GOQ I 5445 (cause : Q-1492) ; *Re Les membres de l'Association nationale des camionneurs artisans inc.*, (1975) GOQ I 3446 (n° décision : QCV-2170-TF) ; Commission des transports du Québec (Avis « proprio motu »), (1974) GOQ I 5934 (cause : Q-1743) ; *Re L'Association nationale des camionneurs artisans indépendants inc.*, (1974) GOQ I 8073 (n° décision : QCV-70).

⁷³⁰ R12 arts 12.54a), 12.59, 12.61 et 12.62c).

qu'à l'occasion d'une demande de permis de poste d'affectation⁷³¹, alors que la reconnaissance d'une association d'artisans pouvait se faire indépendamment d'une telle demande⁷³²; cela sous-entendait – du moins pour les fins du R12 – que le groupe d'entrepreneurs n'avait qu'une raison d'être, soit l'affectation, alors que l'association en avait davantage. Quant à savoir quelle pouvait être cette autre raison d'être, nous avons cherché en vain ; il y avait dans le R12 encore moins d'indices quant aux possibles rôles supplémentaires de l'association qu'il n'y en avait dans le cas de la fédération. Par exemple, il n'y avait pas de référence à un possible rôle de « porte-parole » régional pour l'association, ou quoi que ce soit du genre.

Une autre asymétrie qu'on pouvait observer dans le R12 quant à l'organisation des artisans et des entrepreneurs avait à voir avec la surveillance de la représentativité. L'association d'artisans était plus surveillée : elle devait s'engager à fournir à la CTQ, tous les 90 jours, un rapport indiquant son nombre « actuel » de membres, le taux de la cotisation, et le nom des membres en défaut de payer cette cotisation⁷³³. Elle devait aussi s'engager à admettre comme membre « tout détenteur de permis de catégorie "artisan" qui en f[erait] la demande »⁷³⁴ (il s'agissait, encore là, d'empêcher la discrimination, notamment politique). Par ailleurs, un détenteur de permis de camionnage en vrac de catégorie « artisan » ne pouvait être considéré membre d'une association régionale à moins de lui avoir payé un droit d'entrée, d'en détenir une carte de membre, et de ne pas être en défaut de payer sa cotisation depuis trois mois⁷³⁵.

À la lecture du R12 et des déclarations du gouvernement, les raisons de ce contrôle supplémentaire ne sont pas explicites, ni nécessairement évidentes; mais il apparaît vraisemblable que dans la mesure où le gouvernement maintenait une protection locale en faveur des artisans dans ses contrats de construction routière (et ce à l'exclusion des entrepreneurs en camionnage), il se sentait justifié d'intervenir davantage dans l'organisation des associations qui seraient autorisées à répartir le travail visé par une clause de protection. Il prenait donc des moyens supplémentaires pour éviter la discrimination dans l'admission, et pour vérifier l'adhésion des membres à l'association (en s'assurant qu'ils ont payé les droits d'entrée et les cotisations). Notons qu'en ce qui concerne les droits d'entrée et les cotisations, il faut considérer que dans la mesure où l'association était obligée d'accepter tout détenteur de permis « artisan » dans ses rangs et, éventuellement, de lui transmettre des demandes de service de camionnage, il fallait s'attendre

⁷³¹ R12, art 12.62.

⁷³² R12, art 12.54.

⁷³³ R12, art 12.54(b).

⁷³⁴ R12, art 12.54(c).

⁷³⁵ R12, art 12.55.

à ce qu'elle puisse exiger, en échange, le paiement de cotisations (ne serait-ce que pour pouvoir payer, par exemple, le personnel du poste d'affectation⁷³⁶). Nous remarquons par ailleurs qu'à l'époque, le R12 ne prévoyait pas que la CTQ intervienne pour fixer les montants des droits d'entrée ou des cotisations à l'association, ce qui pourrait s'expliquer entre autres par le fait qu'il n'était pas nécessaire pour un artisan d'être membre d'une association pour (par exemple) conserver son VA et transporter des agrégats. Les seuls marchés auxquels il n'aurait pas eu accès étaient ceux visés par des clauses de protection (et encore, cela aurait dépendu du libellé de ces clauses). Dans ce contexte, il est vraisemblable que le gouvernement ait jugé que les associations verraient par elles-mêmes la nécessité de maintenir leurs droits d'entrée et leurs cotisations à une hauteur raisonnable.

⁷³⁶ Conf. Mailloux, 1973 *supra* note 55, à la p 8.

CONCLUSION

Dans ce mémoire, nous avons suivi le chemin parcouru depuis une situation problématique jusqu'à un ensemble de correctifs prévus dans une réglementation économique. Entre les deux, nous avons pu observer comment, d'une part, la situation problématique a été décrite et dénoncée, et comment l'État, surtout grâce à l'action collective de travailleurs, a dû intervenir pour la régler.

Ainsi, au chapitre 1, nous avons décrit la situation problématique initiale, soit le marché du camionnage en vrac « agrégats » en 1965 : l'excès d'offre de services de camionnage, des offrants de service qui se disputaient le travail disponible, de grands donneurs d'ouvrage qui en profitaient pour exploiter des camionneurs et des petits entrepreneurs, et un État qui laissait faire. Certaines parties d'une réglementation économique étaient certes déjà en place, soit la cédule des justes salaires et les clauses de protection dans les contrats du ministère de la Voirie. Mais la cédule n'était pas respectée et l'État avait pratiquement renoncé à la faire appliquer. Quant aux clauses de protection, en l'absence de mécanismes de contrôle de l'offre de services, elles avaient apparemment eu l'effet pervers de favoriser l'achat de camions et d'ainsi contribuer aux déséquilibres du marché.

Au chapitre 2, nous avons montré comment les camionneurs et petits entrepreneurs en camionnage s'y sont pris pour faire pression afin que leurs problèmes deviennent aussi, en quelque sorte, ceux des donneurs d'ouvrage et de l'État. Non seulement les camionneurs et petits entrepreneurs ont-ils arrêté eux-mêmes de travailler, mais ils ont empêché que le travail continue sans eux. Nous avons également décrit la radicalité et, d'une certaine façon, l'efficacité de ce mouvement. Ainsi, que ce soit en sabotant des camions, en bloquant l'accès à des chantiers ou à des carrières, en empêchant que des chargements se rendent à destination, en intimidant les entreprises qui brisaient (ou étaient susceptibles de briser) la grève, les camionneurs grévistes ont ralenti, voire paralysé la construction. En particulier, lorsque d'importants travaux ont commencé à être affectés (et, on peut le penser, que le niveau de violence a dépassé un certain seuil), l'État a dû entreprendre des démarches pour régler le problème. Les tactiques utilisées par les camionneurs à cette occasion ont révélé à notre avis l'intensité de leur désespoir et de

leur sentiment d'injustice ; ils se sont exposés à des accusations criminelles, et plusieurs d'entre eux ont d'ailleurs été arrêtés et accusés de méfait, d'intimidation et de voies de fait⁷³⁷.

Par ailleurs, en faisant état des revendications et des dénonciations formulées à l'occasion de ces grèves et manifestations, le chapitre 2 a permis de mieux comprendre les problèmes vécus par les camionneurs et petits entrepreneurs en camionnage. Par exemple, le conflit entre l'APPCB et le duo Bau-Val/Globus, à la fin d'août 1965, a illustré les difficultés d'application des clauses de protection de l'époque, et souligné l'insatisfaction des camionneurs-propriétaires quant à la part de travail qui leur était accordée. Un autre exemple, encore plus important, est celui des allégations et accusations de patronage, dont l'étude a permis de mieux comprendre ce qu'on entendait, au juste, par « patronage politique » dans le secteur du camionnage en vrac « agrégats ». Le problème du patronage a joué un rôle crucial dans la forme qu'a pris la réglementation de 1973, puisque les structures mises en place (postes d'affectation autorisés et surveillés par la CTQ) visaient à le combattre. Cela dit, le fonctionnement, les mécanismes du patronage n'avaient jamais vraiment été expliqués : le rapport Lippé ne l'a pratiquement pas fait, et les politiciens, surtout lorsqu'ils étaient au pouvoir, étaient peu enclins à approfondir la discussion sur le sujet. Nous n'avons par ailleurs jamais vu d'étude doctrinale sur ce sujet qui résonne pourtant encore fortement avec d'importantes accusations de corruption dans l'industrie de la construction.

Au chapitre 3, nous avons surtout étudié les recommandations du rapport Lippé et les réactions des divers acteurs à celles-ci : les associations de camionneurs, l'association de donneurs d'ouvrage, et les gouvernements unioniste et libéral. Ce chapitre permet de constater, en fin de compte, quelles solutions étaient « sur la table », les solutions entre lesquelles on a oscillé (en particulier la « régie des transports » et la « représentation syndicale »). Parallèlement, puisque nous y faisons état des reconfigurations d'acteurs (changements de gouvernement, remaniements ministériels, fusions d'associations, etc.) et, selon le cas, des revendications qu'ils portaient, ou des politiques ou idéologies qu'ils défendaient, le chapitre 3 permet de mieux comprendre la solution retenue à travers les solutions rejetées, les compromis qui ont été faits, les acteurs qu'on a voulu contenter. Le chapitre 3 permet aussi de comprendre les délais de plusieurs années entre le dépôt du rapport Lippé et l'adoption de la réglementation.

⁷³⁷ Par exemple : Jean de Guise, « Truckers Arraigned On Violence Charges », *The Gazette*, (11 août 1965) 13 ; Stewart Nebbs, « Truckers Tell Of Attacks », *The Montreal Star*, (25 août 1965) 1.

Au chapitre 4, en étudiant le *Règlement 12 sur le camionnage en vrac*, nous avons présenté les solutions apportées par le gouvernement libéral au problème des camionneurs-propriétaires du secteur du camionnage en vrac « agrégats ». Ce règlement a complété la réglementation qui était en place dans ce secteur (soit des taux fixés par le gouvernement et des clauses de protection en faveur des artisans) en confiant à la Commission des transports du Québec le rôle de limiter l'offre de services de camionnage en vrac (grâce à un système de permis de camionnage) en institutionnalisant les postes d'affectation afin de favoriser une répartition équitable du travail entre les détenteurs de permis dans chaque région.

Au terme de ce mémoire, il y a lieu de rappeler quelles préoccupations nous animaient lorsque nous avons entrepris notre travail de recherche : la vulnérabilité des travailleurs autonomes, leurs conditions de travail et de vie, et leur exclusion de la protection offerte par le droit du travail, notamment le *Code du travail*. Par ce mémoire, nous voulions contribuer au corpus de recherche concernant l'organisation et l'action collective des travailleurs autonomes en vue de la mise en place de régimes alternatifs de rapports collectifs du travail. À cet égard, que révèle notre récit des luttes des camionneurs-propriétaires, et notre description de leur résultat, soit la réglementation de 1973 du camionnage en vrac « agrégats » ?

En ce qui concerne l'organisation des camionneurs-propriétaires et leurs luttes, elles correspondent presque parfaitement à la description que faisait Eric Tucker des syndicats, de leur raison d'être et de leur action en général :

As labour market organizations, trade unions quintessentially were combinations of workers whose purpose was to raise wages and improve work conditions. The achievement of these objectives required concerted activity to reduce competition between workers by such means as establishing a common selling-price or limiting entry through restrictive apprenticeship requirements. Success depended on the ability of trade unions to enforce their rules against employers and other workers, thus generating both inter- and intra-class conflicts. To win a strike, for example, it was not enough for the current employees to withdraw their labour in concert; other workers had to be prevented from taking their places. Various means were used to build and maintain union, craft and class solidarity, including peer pressure, peaceful picketing, boycotting, as well as different degrees and forms of physical interference.⁷³⁸

Quant à l'amélioration des conditions de travail et en particulier de la rémunération (*to raise wages and improve work conditions*) des camionneurs-propriétaires, cela était évidemment la raison d'être d'associations comme l'APPCB (qui, lors de sa grève de 1965, réclamait le respect de la cédule des justes

⁷³⁸ Eric Tucker, « "That Indefinite Area of Toleration": Criminal Conspiracy and Trade Unions in Ontario, 1837-77 », (1991) 27 Labour 15, à la p 17.

salaires, et donc, concrètement, une hausse des taux effectifs de rémunération), ou comme l'ANCAI (qui souhaitait par exemple pouvoir déposer ou « négocier » des hausses de taux devant la régie des transports). L'action concertée (*concerted activity*) pour réduire la concurrence (*reduce competition*) n'était peut-être pas tout à fait identique à ce que décrivait Tucker, mais elle relevait des mêmes objectifs. Par exemple, il est manifeste que les membres d'associations comme l'APPCB ou l'ANCAI souhaitaient restreindre l'accès à leur marché (*limiting entry*); mais pour ce faire, plutôt que d'établir des « exigences d'apprentissage » (*apprenticeship requirements*), ils ont mobilisé l'État pour qu'il contingente l'offre de services, ou encore pour qu'il réserve aux *artisans* l'accès aux parts de marchés publics couvertes par des clauses de protection. Le même but était poursuivi lorsque les associations de camionneurs-propriétaires réclamaient une « reconnaissance » (*de facto* d'abord, et plus tard *de jure*) en vertu de laquelle les demandes de services de camionnage leur seraient nécessairement adressées (afin qu'elles puissent les répartir entre leurs membres). Lorsque des associations étaient ignorées ou outrepassées (par exemple lorsqu'il y avait du patronage), ou encore lorsqu'un entrepreneur n'accordait pas suffisamment de travail aux camionneurs-artisans, les membres d'associations interrompaient les travaux de construction en bloquant l'accès à des chantiers ou à des carrières (ce qui correspond à la « *physical interference* » mentionnée par Tucker). Ils manifestaient aussi parfois leur mécontentement au Parlement provincial⁷³⁹, dans les rues de leur comté⁷⁴⁰, ou devant la demeure d'un député⁷⁴¹.

Pour ce qui était de réduire la concurrence en s'accordant sur le taux de transport à exiger (le « *common selling-price* » mentionné par Tucker), la similitude est peut-être quelque peu occultée par le fait qu'à l'été 1965, l'APPCB réclamait l'application de taux déjà prévus à la cédule des justes salaires adoptée par le gouvernement, que ses membres pouvaient apparemment difficilement obtenir le paiement de ces taux (vu l'état de saturation du marché), et qu'elle dénonçait surtout les donneurs d'ouvrage et le gouvernement (plutôt que de dénoncer les camionneurs qui acceptaient de travailler en deçà des taux prévus à la cédule). Cela dit, il reste que même s'ils n'avaient pas eux-mêmes conçu la cédule des justes salaires, les membres de l'APPCB avaient décidé que les taux qui y étaient prévus étaient adéquats, qu'ils ne travailleraient à des taux inférieurs, et surtout, que personne d'autre ne travaillerait si eux-mêmes ne

⁷³⁹ Par exemple : « Une centaine de camionneurs envahissent le parlement », *Le Soleil*, (2 octobre 1970) 3.

⁷⁴⁰ Par exemple : Robert Gaudreau, « Une cinquantaine de camionneurs en colère », *La Tribune*, (21 septembre 1971), éd. partielle de Drummondville ; Robert Gaudreau, « Une invitation à dîner empêche le blocage systématique des chantiers », *La Tribune*, (27 septembre 1971) 4.

⁷⁴¹ François Trépanier, « Des camionneurs manifestent contre le favoritisme devant la maison du député Bernatchez, à St Flavien », *La Presse*, (16 août 1966, dernière éd.) 1.

travaillaient pas. Il nous apparaît donc y avoir eu là cette entente sur des taux qui devaient être exigés par les membres (« *common selling-price* »), et des actions visant non seulement à contraindre les donneurs d'ouvrage payer ces taux, mais aussi à empêcher qui que ce soit d'effectuer le travail à des taux inférieurs.

La grève de 1965 de l'APPCB a été particulièrement riche en exemples d'actions visant à imposer les règles adoptées par le syndicat (sabotage de camions, déchargement forcé en cours de livraison, blocages de carrières ou de chantiers, intimidation de chauffeurs ou de propriétaires d'entreprise). Elle a fourni des exemples de ces conflits « inter- et intraclasse » évoqués par Tucker. Les conflits *interclasse* se sont manifestés lorsque les intérêts des grands donneurs d'ouvrage ont été ciblés : leurs carrières et sablières ont été bloquées, et leurs chantiers ou leurs livraisons ont été interrompus. Les propriétaires de ces entreprises ont aussi parfois été menacés ou agressés directement. Comme conflits intraclasse, on a pu voir au cours de cette grève que les membres de l'APPCB avaient menacé de saccager les véhicules d'autres petits camionneurs-propriétaires si ceux-ci n'arrêtaient pas de travailler⁷⁴². N'oublions pas non plus les chauffeurs de camion de certaines des grandes entreprises visées par l'APPCB ; ils ont parfois subi de l'intimidation, des agressions et des blessures (rappelons d'ailleurs la dénonciation des méthodes de l'APPCB par les Teamsters, au début de la grève). Les conflits concernant le patronage et le partage inéquitable du travail dans les comtés étaient des exemples évidents de conflits *intraclasse*. Ces conflits avaient lieu entre des associations de petits camionneurs-propriétaires (affiliées tantôt à l'ANCI/ANCAI, à la FPCQ, à la FACM ou à l'ACQ), ou entre des camionneurs-propriétaires membres et non membres d'associations. Concomitamment, ces conflits intraclasse se sont transposés en conflits interclasse, puisque les chantiers et les carrières des donneurs d'ouvrage ont été entravés.

En fin de compte, donc, les luttes des camionneurs-propriétaires que nous avons étudiées nous apparaissent s'inscrire dans les actions typiques du syndicalisme (en particulier du syndicalisme de métier – en anglais « *craft unionism* »⁷⁴³). Cela dit, il s'agit néanmoins de luttes remarquables. En particulier, les grévistes de l'APPCB semblent n'avoir reculé devant rien pour avoir gain de cause ; leurs actions font d'ailleurs passer les expressions employées par Tucker, soit « pression par les pairs » (« *peer pressure* »)

⁷⁴² Voir par exemple : Blondin, *Av du N* (4 août 1965) 17, *supra* note 43 à la p 31.

⁷⁴³ D'après Cranford et al, *supra* note 12 à la p 187: « Unlike industrial unionism, craft unionism is based on employment security in a labour market rather than job security with a given employer. Craft unions seek to provide their members with employment security by controlling the supply of labour and establishing a monopoly over skills (Cobbel 1991; Fine 1998) ». Encore une fois, à l'exception de l'établissement d'un « monopole sur les compétences » (traduction libre de « *monopoly over skills* »), cette description correspond à celle de l'action des associations de camionneurs-propriétaires de 1965 à 1973.

et « interférence physique » (« *physical interference* »), pour des euphémismes. La grève de l'APPCB nous semble d'ailleurs avoir révélé au gouvernement tout le potentiel perturbateur qu'avaient les propriétaires de camions à bascule ; il nous apparaît probable que les actions de l'APPCB en 1965 ont donné un poids supplémentaire aux menaces de grève générale faites par l'ANCAI en 1971 et 1972. À ce sujet, il faut rappeler que le Québec était en plein développement de ses infrastructures, et qu'il avait d'importants projets à réaliser (le réseau autoroutier avant l'Expo '67, le chantier de la baie James, et plus tard, celui des Jeux olympiques de '76); les associations de camionneurs-propriétaires n'ont pas manqué cette occasion de maximiser leur rapport de force pour pouvoir mobiliser l'État et éventuellement obtenir ce qu'elles demandaient.

On peut certainement se demander si, en dehors d'un tel contexte, les luttes des camionneurs auraient été aussi efficaces. Plus généralement en ce qui concerne le contexte, il faut aussi considérer que la période étudiée (1965-1973) se situait dans le cycle de l'État-providence (correspondant à ce qu'on a appelé les « Trente Glorieuses »)⁷⁴⁴, au cours duquel augmenter la réglementation économique d'un secteur faisait plus nettement partie du répertoire des politiques envisageables par l'État. Il ne s'agit certainement pas de laisser entendre que la victoire représentée par la réglementation de 1973 n'a pas été emportée de haute lutte par les camionneurs-propriétaires et leurs associations (le récit montre les efforts et les risques qui ont été pris, et le temps qu'il a fallu attendre pour avoir gain de cause). En revanche, nous ne voudrions pas non plus laisser entendre que si les travailleurs autonomes (y compris des camionneurs-propriétaires⁷⁴⁵) qui ont mené des luttes plus récentes n'ont pas été aussi victorieux, c'est nécessairement parce qu'ils manquaient de courage ou qu'ils étaient moins déterminés que les camionneurs-propriétaires des années '60 et '70. En effet, depuis le « tournant néolibéral » des années 1980⁷⁴⁶, l'État a largement abandonné le rôle qu'il avait joué auparavant : plutôt que d'intervenir pour contrôler et diriger l'économie, il a préféré s'en remettre au « libre marché »⁷⁴⁷. D'ailleurs, loin de seulement s'abstenir d'intervenir davantage, l'État s'est aussi livré à des efforts d'abolition et d'allègement de la réglementation existante (ce qu'on appelle « déréglementation »). Il ne faut donc pas s'étonner si, sous ce régime néolibéral où l'État est réduit, affaibli, et piloté par des gouvernants qui le conçoivent

⁷⁴⁴ Pierre Muller, *Les politiques publiques*, 12^e éd, Paris, Presses universitaires de France / Humensis, 2018, à la p 63. [Muller 2018]. Voir aussi Noiseux 2014, *supra* note 35 à la p 16.

⁷⁴⁵ Voir par exemple Noiseux, 2014, *supra* note 35, aux pp 179 à 203.

⁷⁴⁶ Muller 2018, *supra* note 738 à la p 64.

⁷⁴⁷ Noiseux 2014, *supra* note 35 aux pp 18 et 19.

comme un « "fardeau" pour le développement économique et social »⁷⁴⁸, il est plus difficile d'obtenir l'institution de nouvelles réglementations économiques ou de régimes alternatifs de rapports collectifs du travail.

Tout de même, il y a lieu de souligner au passage que dans ce contexte, comme nous le mentionnions en introduction, les camionneurs-artisans et petits entrepreneurs en camionnage de l'ANCAI (toujours active aujourd'hui) ont réussi à s'opposer à la déréglementation complète du secteur du camionnage en vrac « agrégats ». Ainsi, même si les permis de camionnage en vrac n'existent plus depuis le 1^{er} janvier 2000 (ce qui signifie que depuis cette date, pour dire les choses simplement, n'importe qui peut offrir des services de camionnage en vrac, que ce soit dans les marchés publics ou privés), certains marchés publics font encore l'objet de clauses de protection (appelées aujourd'hui « clause[s] de stipulation pour autrui au bénéfice [de] petites entreprises de camionnage en vrac »⁷⁴⁹), qui réservent une part de l'ouvrage à un nombre limité d'entreprises inscrites à un registre tenu par la CTQ (le Registre du camionnage en vrac)⁷⁵⁰. L'ouvrage couvert par ces clauses est encore généralement réparti entre les entreprises inscrites par des postes d'affectation (appelés aujourd'hui « organismes de courtage »⁷⁵¹ ou encore, communément, « postes » ou « sous-postes de courtage »⁷⁵²) titulaires de permis de la CTQ (appelés aujourd'hui « permis de courtage »⁷⁵³). La CTQ surveille d'ailleurs toujours la répartition du travail au sein de ces organismes, afin de s'assurer qu'elle soit équitable. Ainsi, bien qu'il y ait eu quelques reconfigurations, les structures institutionnalisées dans les années '70 sont toujours en place, malgré les assauts motivés par l'idéologie néolibérale. Il y a là un bel exemple de résistance, et il nous semble que les succès de l'ANCAI, à cet égard, mériteraient davantage d'études de la part de sociologues du syndicalisme.

Les luttes que nous avons étudiées dans ce mémoire sont aussi remarquables parce qu'elles ont donné lieu à des regroupements et des alliances entre des camionneurs-artisans (travailleurs autonomes « solo » ou « sans aide rémunérée », propriétaires d'un seul camion) et des petits entrepreneurs en camionnage (propriétaires de plus d'un camion et employeurs de chauffeurs). Le sort de l'APPCB, au début de 1966,

⁷⁴⁸ Muller 2018, *supra* note 738 à la p 64.

⁷⁴⁹ Lt, art 47.9(1).

⁷⁵⁰ Québec, Ministère des Transports, Cahier des charges et devis généraux, Infrastructures routières : construction et réparation, Édition 2019, Québec, 2018, à la p 7-2 (clause 7.7.1).

⁷⁵¹ Voir par exemple Rcscv, annexe I, clause 2.

⁷⁵² Voir par exemple En ligne : <https://www.ancai.com/courtage/12> [https://perma.cc/FRB4-FGLG] Ou encore *Cluff et 9394-2126 Québec inc.*, 2021 QCCTQ 2672 au para 5.

⁷⁵³ Lt, art 36.1.

invite certainement à la prudence (l'admission d'entrepreneurs de plus grande taille, ou encore d'un nombre trop important d'entrepreneurs risque de donner lieu à des détournements), et la question mérite sans doute qu'on procède à des analyses plus poussées : mais intuitivement, dans la lutte contre le grand capital, il nous apparaît préférable que les petits entrepreneurs en camionnage se battent aux côtés des camionneurs-artisans plutôt que dans le camp adverse. À cet égard, les expériences de l'APPCB à ses débuts (donc, avant qu'elle ne soit détournée par des entrepreneurs), des syndicats de comté affiliés à la FPCQ (qui limitaient à trois le nombre de camions qui pouvaient être possédés par leurs membres), et de l'ANCAI (qui comptait en ses rangs une large majorité d'artisans, mais aussi entre 10 et 25% – selon la période considérée – de propriétaires de deux ou trois camions) sont intéressantes, et semblent démontrer que des alliances entre camionneurs-artisans et petits entrepreneurs en camionnage peuvent être fructueuses, et qu'il existe entre ces deux catégories une communauté d'intérêts sur laquelle on peut fonder un regroupement efficace. La réglementation de 1973 a d'ailleurs tenu compte de la réalité de ces alliances et de la possibilité de cohabitation, puisqu'une disposition transitoire permettait aux propriétaires de 2 ou 3 camions d'être considérés comme des camionneurs-artisans, de faire partie d'associations d'artisans, et de recevoir une part de travail via le poste d'affectation régional. Encore une fois, puisque l'ANCAI est encore active aujourd'hui, que les « postes d'affectation » (organismes de courtage) existent toujours, et que cette association et ces organismes ne comptent pas seulement en leur sein des « travailleurs autonomes solos » mais aussi des « travailleurs autonomes avec aide » et des petites entreprises, il sera plus facile d'étudier ces alliances et cette cohabitation que si ces associations et organismes avaient disparu depuis longtemps. Nous espérons que des sociologues et des spécialistes des relations industrielles se saisiront de la question.

En ce qui concerne la réglementation de 1973 proprement dite, en commençant notre projet de recherche, nous émettions l'hypothèse que cette réglementation pouvait constituer un régime de rapports collectifs du travail. Cette hypothèse était loin d'être farfelue lorsqu'on considère les revendications de l'APPCB et de l'ANCAI (ces associations souhaitaient – entre autres – être reconnues pour négocier les taux de transports avec leurs donneurs d'ouvrage) ou les recommandations du comité Lippé (le comité recommandait une modification au *Code du travail* afin que le « petit artisan camionneur, celui qui n'é[tait] propriétaire que d'un ou deux camions » puisse s'en prévaloir). Cela dit, après examen de la réglementation de 1973, force est de constater qu'il s'agissait plus d'une réglementation économique (c'est-à-dire une réglementation qui « interv[enait] directement dans des décisions du marché telles que

la fixation des prix, la concurrence, l'entrée sur le marché ou la sortie du marché »⁷⁵⁴) que d'un régime juridique de rapports collectifs du travail (c'est-à-dire un régime reposant sur trois piliers : un mode de représentation, un mode de négociation collective, et un mode de gestion et de sanction des conditions de travail négociées⁷⁵⁵). Si la réglementation de 1973 comportait un mode de représentation avec un mécanisme élaboré de reconnaissance de regroupements représentatifs des camionneurs-artisans ou des entrepreneurs en camionnage, en particulier à l'échelle régionale, elle ne comportait pas de mode de négociation collective (entre d'une part, les camionneurs-artisans et les entrepreneurs en camionnage, et d'autre part leurs donneurs d'ouvrage). S'il y avait reconnaissance par la CTQ d'associations représentatives des camionneurs-artisans ou de groupes représentatifs d'entrepreneurs en camionnage, ce n'était pas pour identifier les parties avec lesquelles les donneurs d'ouvrage (les entrepreneurs en construction ou, indirectement, le gouvernement) seraient obligés de négocier de bonne foi. En fait, en ce qui concerne par exemple les taux de transport, il était tout à fait envisageable sous la réglementation de 1973 que les camionneurs-artisans ou entrepreneurs en camionnage ne rencontrent jamais les donneurs d'ouvrage aux fins de négocier. Les demandes de hausses de tarifs étaient tout simplement déposées à la CTQ pour qu'elle en décide. Sans surprise, vu que la réglementation de 1973 ne mettait pas en place de mode de négociation, elle ne prévoyait aucun moyen de pression accessoire à la négociation (comme la grève ou le lockout).

Cela dit, constater que la réglementation de 1973 n'était finalement pas un régime de rapports collectifs du travail ne signifie pas qu'il s'agissait d'une réglementation inadéquate, qui laissait beaucoup à désirer, et qui ne constituait pas une importante victoire pour le mouvement des camionneurs-propriétaires. La réglementation de 1973 répondait à plusieurs revendications que formulaient les associations de camionneurs-propriétaires ; en particulier, en instaurant un système de permis géré par la CTQ, elle permettait enfin de s'attaquer au problème que le comité Lippé avait identifié comme cause principale des difficultés vécues par les camionneurs-propriétaires, soit l'offre excessive de services de camionnage. Par ailleurs, en institutionnalisant les postes d'affectation surveillés par la CTQ, la réglementation favorisait une forme de planification et la répartition équitable du travail entre les détenteurs de permis de camionnage en vrac.

⁷⁵⁴ OCDE 1997, *supra* note 42 à la p 5.

⁷⁵⁵ Gagnon, *supra* note 5 à la p 38.

Enfin cette réglementation a, semble-t-il, contribué à mettre fin à certaines formes de patronage politique. À ce sujet, si le problème de la répartition inéquitable du travail, de 1965 à 1973, a surtout été associé au phénomène du patronage politique (qui en était souvent présenté comme la cause), il nous semble qu'il ne faille pas perdre de vue que la répartition inéquitable du travail pouvait (et peut) avoir toutes sortes de causes : elle n'avait (et n'a) pas à résulter des renvois d'ascenseur d'un élu ou d'un membre du gouvernement. L'iniquité est d'ailleurs un problème en soi, indépendamment de ses causes. L'institutionnalisation des postes d'affectation, dans la réglementation de 1973 (et aujourd'hui), nous apparaît donc s'attaquer à davantage de problèmes que le patronage politique; il importe que le lecteur en soit conscient.

Dans le même ordre d'idées, et il s'agira de notre mot de la fin, la lutte que nous avons étudiée concernait des problèmes particuliers vécus par des travailleurs dans un contexte particulier (décrit au chapitre 1) : un secteur d'activité, un marché, des groupes d'acteurs, un cadre réglementaire spécifique (et nous pourrions ajouter : une province et une période de l'histoire particulières). Cela dit, la situation vécue par les camionneurs-propriétaires dans le secteur du camionnage en vrac « agrégats » dans les années '60 et '70 n'est pas à ce point particulière qu'elle ne puisse se produire ailleurs sous une forme semblable, que ce soit dans d'autres secteurs, d'autres provinces, d'autres pays ou d'autres temps. Les regroupements formés, les luttes menées, les solutions considérées et ultimement retenues dans le cas particulier que nous avons étudié peuvent inspirer d'autres groupes de travailleurs, et d'autres sociétés. À cette fin, pour que l'expérience profite à d'autres, il était essentiel que l'histoire de la lutte des camionneurs-propriétaires québécois dans le secteur du vrac « agrégats » soit restituée, et c'est ce que nous avons fait dans ce mémoire.

ANNEXE A

LIEUX D'ÉDITION ET SIGLES/ABRÉVIATIONS DES JOURNAUX CITÉS

JOURNAL	LIEU D'ÉDITION	SIGLE/ABRÉVIATION
<i>Courrier-Sud</i>	Nicolet	---
<i>L'Action</i>	Québec	<i>L'Act</i>
<i>La Patrie</i>	Montréal	---
<i>La Presse</i>	Montréal	<i>LP</i>
<i>La Tribune</i>	Sherbrooke	<i>Trib</i>
<i>L'Avenir du Nord</i>	Saint-Jérôme	<i>Av du N</i>
<i>Le Devoir</i>	Montréal	<i>LD</i>
<i>Le Journal de Montréal</i>	Montréal	<i>JdM</i>
<i>Le Nouvelliste</i>	Trois-Rivières	<i>Nouv</i>
<i>Le Soleil</i>	Québec	<i>Sol</i>
<i>L'Événement</i>	Québec	<i>L'Év</i>
<i>L'Union des Cantons de l'Est</i>	Arthabaskaville	---
<i>Montréal-Matin</i>	Montréal	<i>M-M</i>
<i>Progrès-dimanche</i>	Chicoutimi	---
<i>Sherbrooke Daily Record</i>	Sherbrooke	<i>SRD</i>
<i>The Gazette</i>	Montréal	<i>Gaz</i>
<i>The Montreal Star</i>	Montréal	<i>MS</i>

ANNEXE B

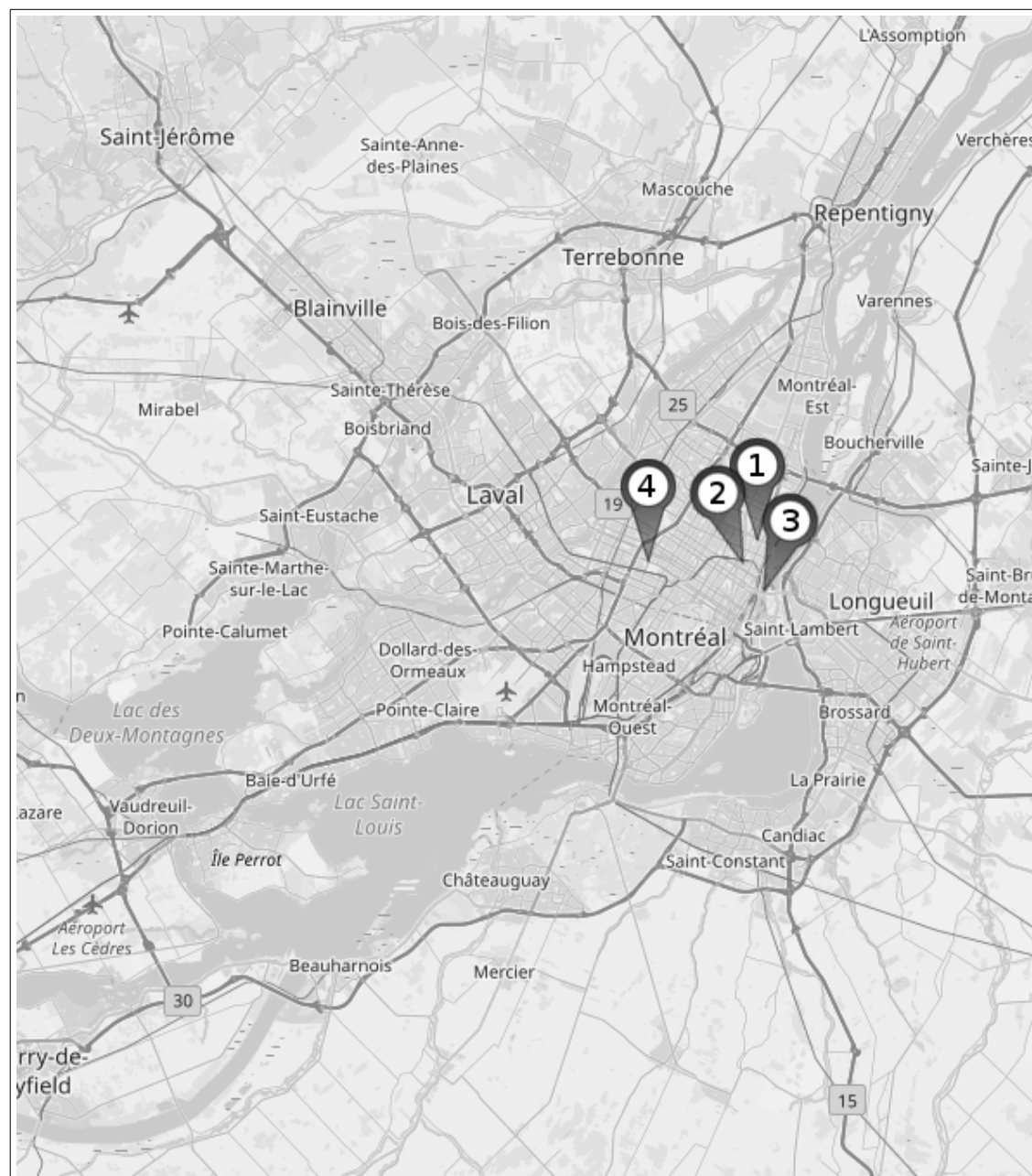
CARTES GÉOGRAPHIQUES DE LA GRANDE RÉGION DE MONTRÉAL : INDICATION DES LIEUX OÙ SE SONT PRODUITS DES INCIDENTS DANS LE CADRE DE LA GRÈVE DE L'APPCB

La présente annexe comporte plusieurs exemplaires d'une même carte géographique de la grande région de Montréal. Chaque exemplaire correspond à une date où a eu lieu au moins un incident qui a été signalé dans les journaux en rapport avec la grève de l'APPCB. Certaines dates n'ont pas d'exemplaire de la carte, puisqu'aucun incident ne s'est produit ces jours-là (du moins, aucun incident qui ait été signalé dans les journaux).

Sur chacun des exemplaires, nous avons indiqué à l'aide de « punaises » les lieux où se sont produits les incidents du jour. La tête de la punaise comporte un numéro qui associe l'incident à sa description (avec sources à l'appui) dans la marge de droite. Lorsqu'un incident s'est produit sans qu'un lieu soit précisé dans les journaux, nous l'avons décrit dans la marge de droite, sans toutefois qu'il y ait de punaise correspondante sur la carte.

Notons que contrairement aux autres, la journée du 9 août 1965 a requis deux pages, puisqu'elle a été particulièrement chargée en incidents.

N.B. : Dans la marge de droite, les faits pertinents sont précédés de petits carrés noirs (« ■ »), tandis que les sources (des articles de journaux, généralement) sont précédées de flèches (« → »).



23 JUILLET 1965

1) Rouen / Pie-IX

- un camion (compagnie non-identifiée) déchargé en pleine rue

→ « La violence éclate », *Montréal-Matin*, (24 juillet 1965) 2.

2) Rouen / L'Espérance

- trois camions de Léo Tremblay Transport arrosés de goudron et pare-brise fracassés

→ Jacques Lafrenière, « Les propriétaires de camions à bascule font la grève pour être mieux payés », *La Presse* (24 juillet 1965) 28.

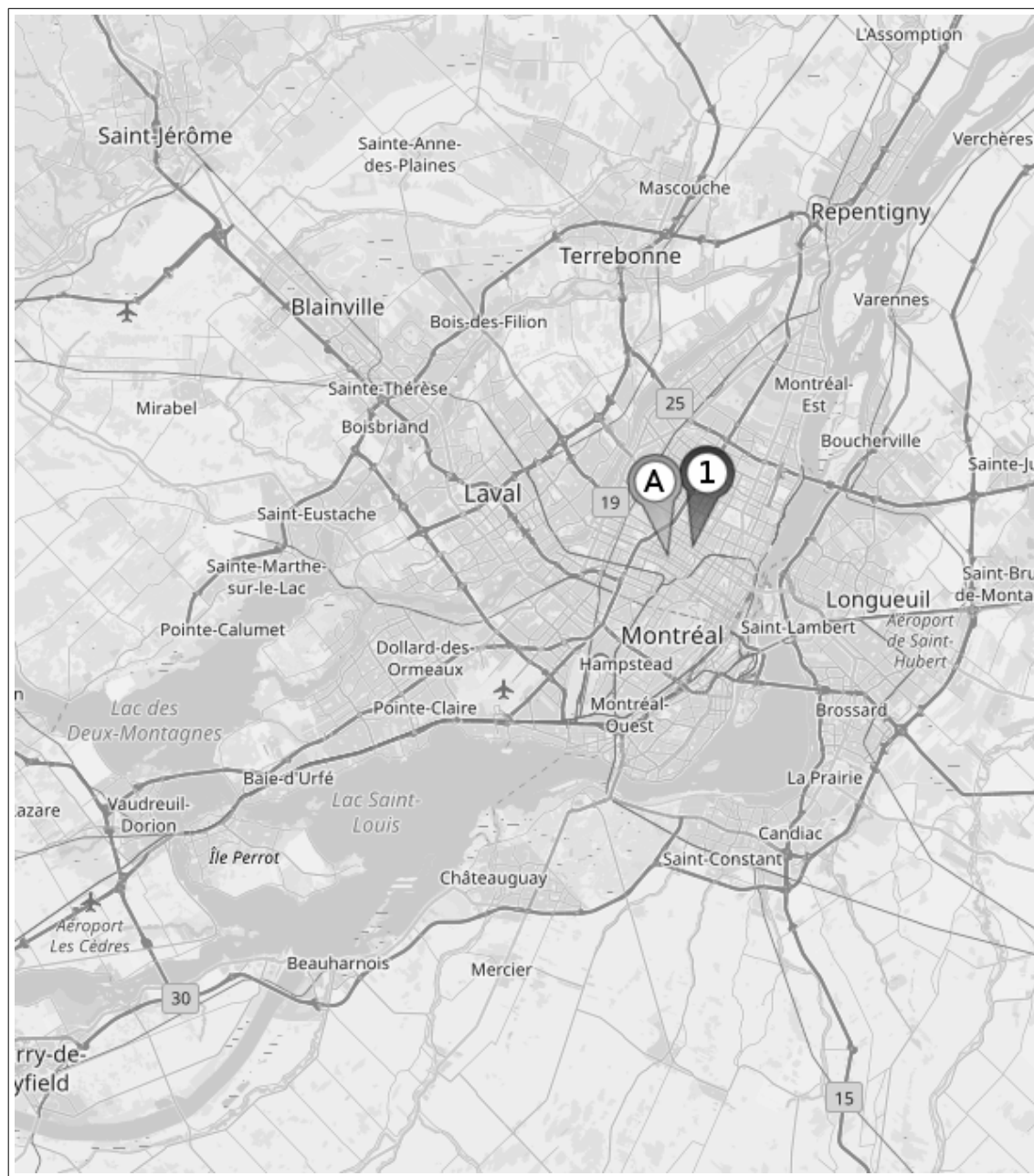
3) Pont Jacques-Cartier

→ *Ibid.*

4) Jarry / St-Laurent

- camion de Maurice Lavigne Excavation intercepté
- chauffeur menacé

→ « Truckers Accused Of Violence », *Montreal Star*, (24 juillet 1965) 1.



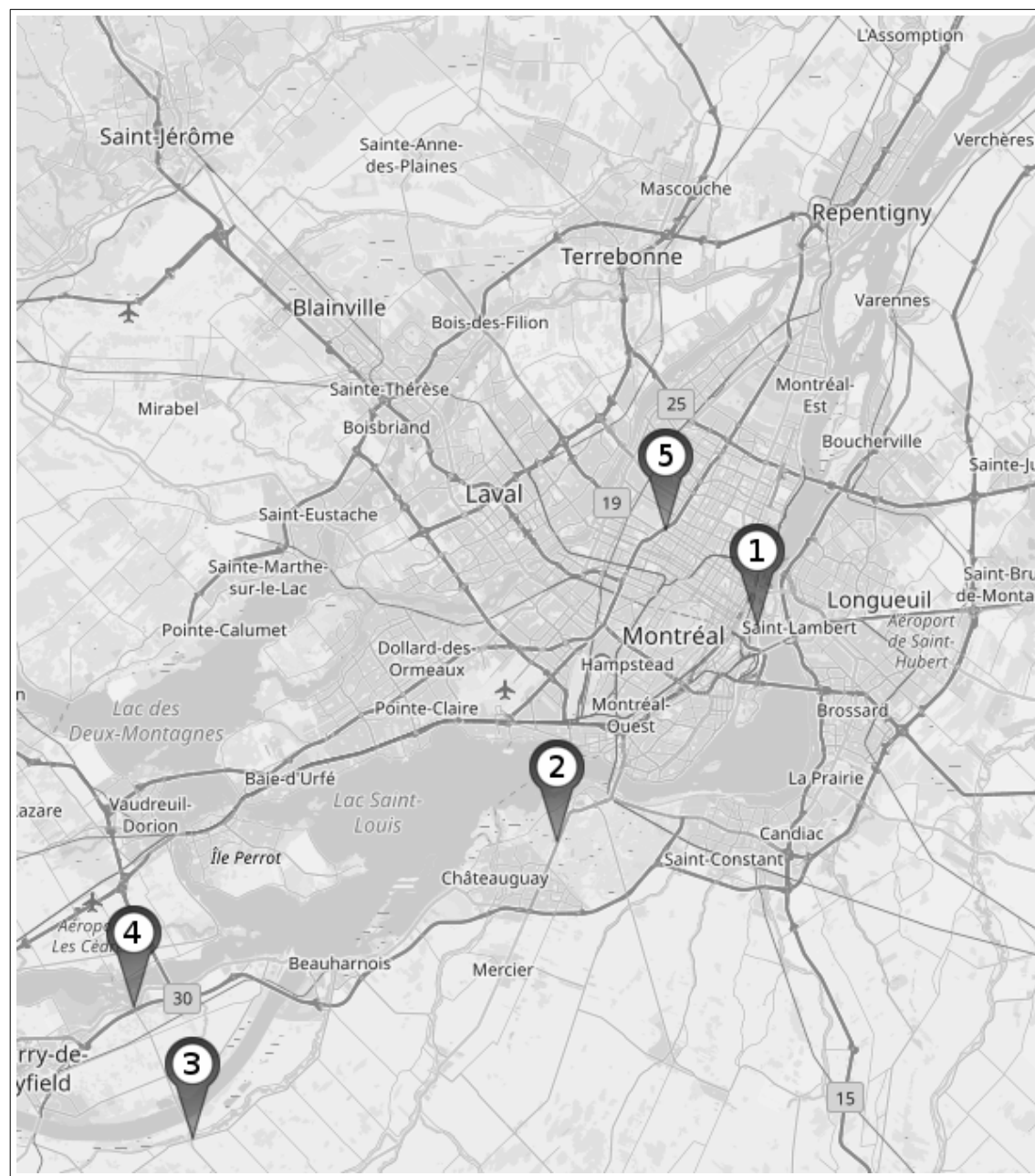
26 JUILLET 1965

1) Beaubien / de Lorimier, 10h00/10h30

- interception d'un camion de la Mount Royal Paving par trois individus;
 - crevaison du pneu avant droit à l'aide d'un sécateur.
- « Encore un incident », *Montréal-Matin*, (27 juillet 1965) 8;
- « Grève des camions à bascule : autre incident », *La Presse*, (26 juillet 1965, 2^e éd.) 2.

A) Assemblée de l'APPCB à la Casa d'Italia, en soirée

- 505 Jean-Talon Est <<http://casaditalia.org/fr/contact/>>
 - ≈300 grévistes présents
- Gilles Pratte, « La grève des camionneurs prend de l'ampleur », *La Presse*, (27 juillet 1965) 1.



27 JUILLET 1965

1) Jetée MacKay, chantier de l'Expo '67

- ≈30 camions mobilisés pour bloquer l'accès au chantier;
- « rue » bloquée pendant une heure.

→ « Truck Drivers Block Expo Site Entrance », *The Gazette*, (28 juillet 1965) 1.

2) Carrière Rivermont (Kahnawake)*

- piquetage à l'aide de voitures devant la carrière;
- coup de feu (.303) tiré sur la voiture d'un gréviste;
- police provinciale appelée sur les lieux.

3) Saint-Louis-de-Gonzague, route 14*

- menaces envers 2 chauffeurs de Regional Construction

4) Saint-Timothée (Salaberry-de-Valleyfield)*

- lacération des pneus d'un camion d'Asphalte Salaberry

N/A) Entreprise Kendall Brothers

- vers 13h55 (lieu non précisé)
- ≈30 grévistes « armés de bâtons et de revolvers »
- menaces au propriétaire pour qu'il cesse de faire travailler ses camions.*

5) Jarry et De Lorimier

- interception du camion d'un chauffeur employé par Mount Royal Paving;
- quatre pneus tailladés, véhicule frappé avec une barre de fer;
- chauffeur agressé.

→ « Cinq camionneurs accusés de voies de fait et de méfait public », *La Presse*, (30 juillet 1965) 35.

→ « Three Truck Drivers Charged », *The Montreal Star*, (30 juillet 1965) 21.

N/A) Entreprises non-identifiées, lieux non-identifiés

- interception de quatre camions;
- pneus tailladés.

→ *Ibid.*

*« La grève des rouliers : coup de feu », *La Presse*, (28 juillet 1965) 1.



28 JUILLET 1965

1) Saint-Jérôme

- des grévistes ont sillonné la ville à bord d'une dizaine de voitures pour interrompre les chantiers et dissuader (menaces de saccage) les entreprises de camionnage de venir briser la grève à Montréal.

→ Bertrand Blondin, « Travaux paralysés à Saint-Jérôme », *L'Avenir du Nord [de Saint-Jérôme]*, (4 août 1965) 17.

2) Saint-Eustache (devant une sablière)

- piquetage, obstruction de l'accès à la sablière;
- voies de fait contre le propriétaire de la sablière, Jean-Guy Mathers : contusions au visage, verres brisés, vêtements déchirés;
- trois grévistes accusés, un seul reconnu coupable.

→ Claude Brun, « Un policier de Saint-Eustache est condamné à un mois », *La Presse*, (22 avril 1966) 8.

→ Photo possiblement reliée à l'événement : voir la une de l'édition du 29 juillet 1965 de *Montréal-Matin*. On y voit des hommes et des véhicules rassemblés devant une entreprise dont le nom est partiellement illisible, mais où l'on peut néanmoins voir « ST-EUSTACHE ».

3) Entreprise Mount Royal Paving (St-Michel)

- tentative de piquetage devant Mount Royal Paving;
- confrontation avec les policiers.

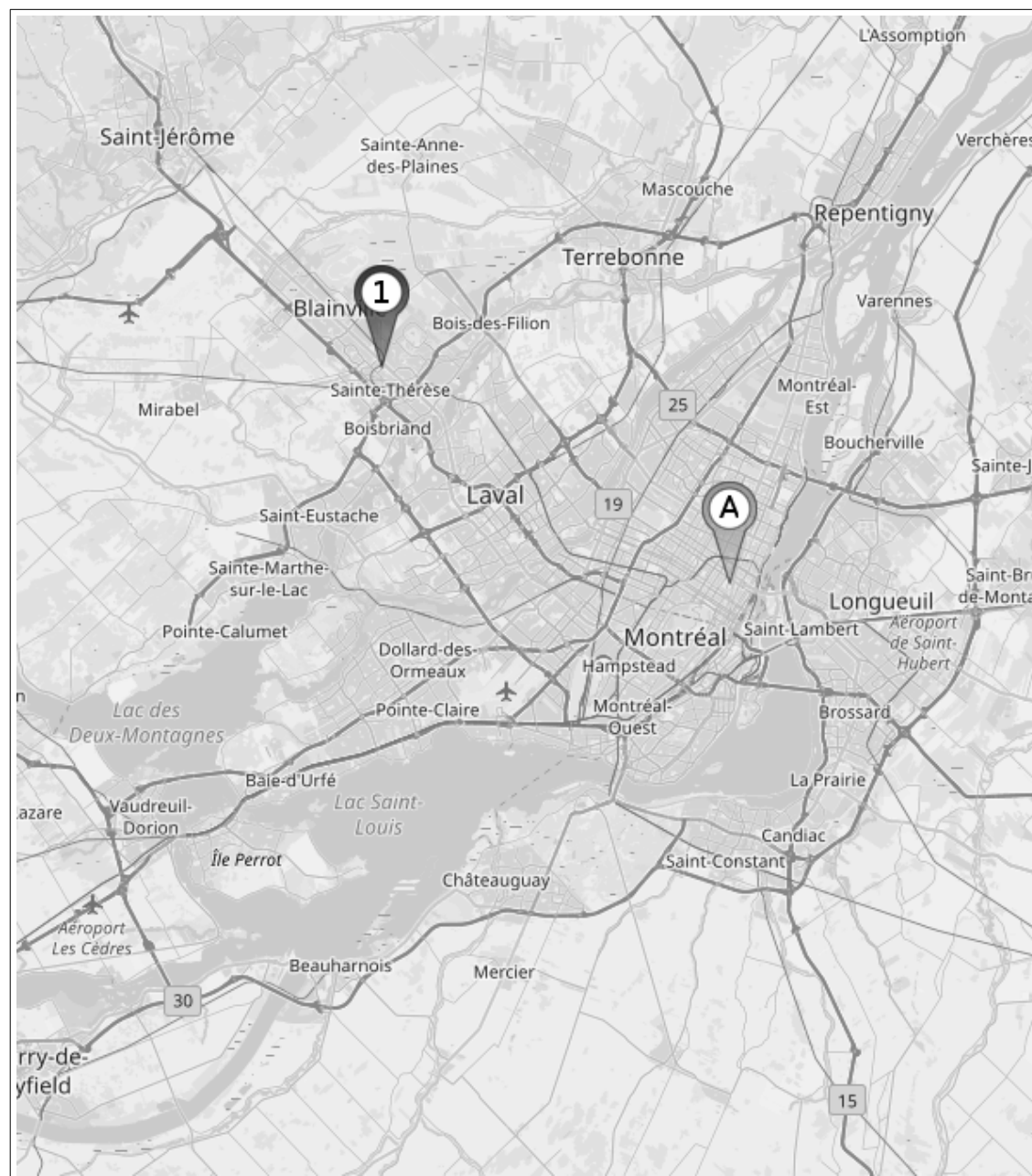
→ « La grève des rouliers s'étend et s'envenime », *Montréal-Matin*, (29 juillet 1965) 2.



1^{er} AOÛT 1965

1) Entreprise Mount Royal Paving (St-Michel)

- 3h30-3h40 du matin
 - dynamitage de cinq camions de la Mount Royal Paving
- « Sabotage à St-Michel: cinq camions à bascule sont dynamités et brûlent », *La Presse*, (2 août 1965) 3;
- « 5 camions de Montréal Paving ont été dynamités dans la nuit de samedi et les dommages se situent à \$200,000 », *Le Journal de Montréal*, (2 août 1965) 2.
- « Five Trucks Blown Up In Park Lot », *The Montreal Star*, (2 août 1965) 4



2 AOÛT 1965

A) Assemblée de l'APPCB à l'auditorium Le Plateau, en soirée

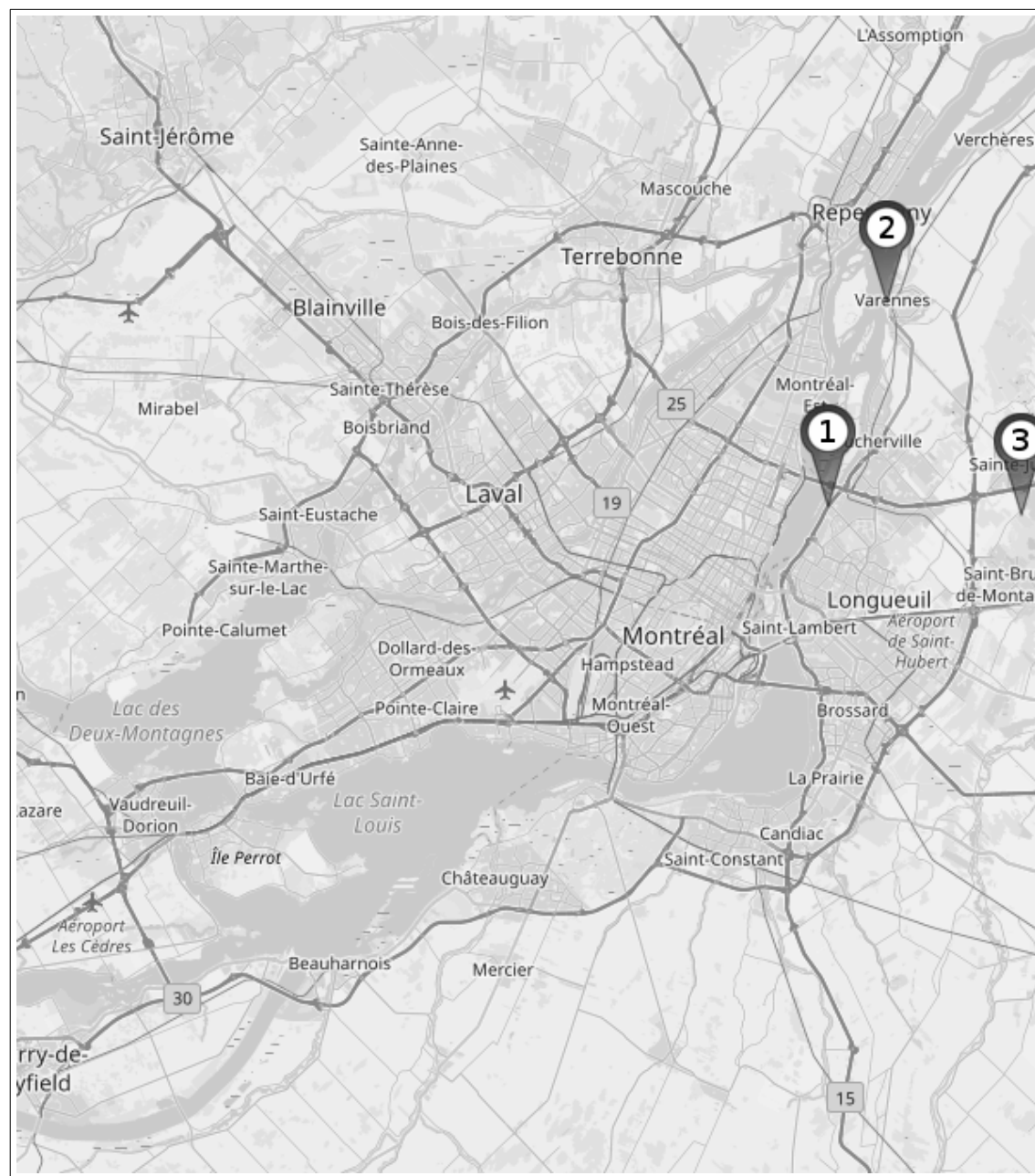
- 3700 Calixa-Lavallée
<<http://le-plateau.csdm.ca/contact/>>
- ≈500 grévistes présents

→ Gilles Pratte, « Les grévistes lancent un appel aux propriétaires de petites carrières contre le "cartel" de Montréal », *La Presse*, (3 août 1965) 1.
 → Robert Gagnon, « L'auditorium le Plateau », (2013) 8:3 *Bulletin de la société d'histoire et de généalogie du Plateau-Mont-Royal* 8.

1) Desjardins Asphalt [sic] (Sainte-Thérèse)

- piquetage à la compagnie Desjardins Asphalt [sic];
- « saccage » d'un camion;
- 5 arrestations par la police de Sainte-Thérèse.

→ « Camion saccagé », *La Presse*, (3 août 1965) 6.



5 AOÛT 1965

1) Chantier de la route 3 (Jacques-Cartier)

- ≈60 grévistes;
- interruption des travaux de Globus Transport;
- déchargement de deux camions (dont un sur une balance).

→ Martin Pronovost, « Des propriétaires de camions en grève arrêtent des camions sur la rive Sud », *La Presse*, (6 août 1965) 3

2) Route 3 et carrière non-identifiée (Varennnes)

- ≈60 grévistes (même groupe qui a pris part à l'incident 1)
- blocage de la route pendant une quinzaine de minutes et interception de camions (nombre non spécifié)
- interception de 4 ou 5 camions à la sortie d'une carrière non-identifiée à Varennes.

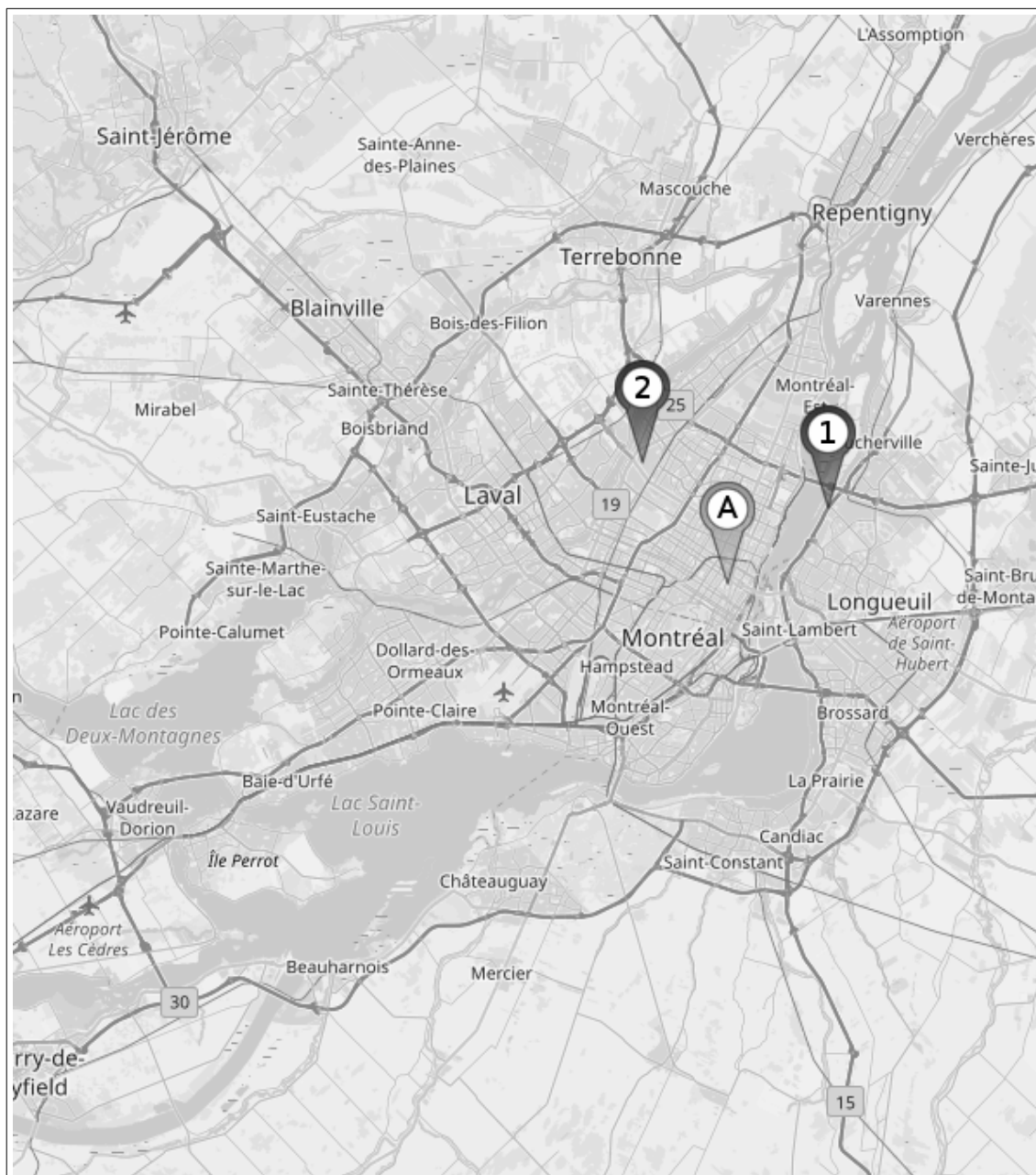
→ *Ibid.*

3) Carrière Dulude (Saint-Bruno)

- ≈40 grévistes (du même groupe qui a pris part aux incidents 1 et 2)
- blocage de l'accès; interception de sept camions.

→ *Ibid.*

→ *Loi concernant le titre de Dominion Lime Ltd. et Carrière Dulude Limitée—Dulude Quarry Limited sur certains immeubles dans la paroisse de Saint-Bruno*, SQ 1965 13-14 Eliz II c 135.



6 AOÛT 1965

1) Chantier de la route 3a (Jacques-Cartier)

- ≈30 grévistes;
- trois camions de Globus Transports endommagés (≈30,000\$ de dommages);
- un homme (chauffeur ou surintendant de Globus) a été battu avec une barre de fer (ses blessures auraient requis six points de suture).

→ Maurice Morin « Quatre chauffeurs de camion sous le coup de nouvelles sanctions », *La Presse*, (12 août 1965) 27.

→ « Des fiers-à-bras continuent de briser des camions à coups de masse et de barres de fer », *Le Journal de Montréal*, (7 août 1965) 4.

→ « Nouvelles offres aux camionneurs », *Montréal-Matin*, (7 août 1965) 3.

2) Montréal-Nord (rue Charlevoix)

- un gréviste a lancé une barre de fer à travers le pare-brise d'un camion en mouvement; le chauffeur a été atteint à la tête et a perdu connaissance; le camion a fait une « courte embardée » mais a fini par s'immobiliser sans faire plus de dommages;
- le camion appartenait à la Mount Royal Paving.

→ « 11 camionneurs en grève reprennent leur liberté », *Le Journal de Montréal*, (11 août 1965) 6.

→ Maurice Morin, « "Les grèves vont trop loin lorsqu'elles atteignent le stade de la violence" – le juge Blain », *La Presse*, (11 août 1965) 3.

N/A) À d'autres endroits sur la rive sud

- camions (une dizaine) de Globus, Bau-Val et Simard-Beaudry endommagés avec des masses et barres de fer.

→ « Des fiers-à-bras continuent de briser des camions à coups de masse et de barres de fer », *Le Journal de Montréal*, (7 août 1965) 4.

A) Assemblée APPCB, auditorium Le Plateau, soir

→ « Nouvelles offres aux camionneurs », *Montréal-Matin*, (7 août 1965) 3.

9 AOÛT 1965 (page 1 de 2)

1) Charlemagne, route 48, avant midi

- 9 individus ont arrêté un camion de Métro-Mix, ont brisé le pare-brise, les phares, le radiateur et le réservoir;
 - ont tenté d'incendier le véhicule, mais celui-ci a été éteint par un bon samaritain muni d'un extincteur;
- « Camions à bascule : violence, sabotage et 14 arrestations », *La Presse*, (10 août 1965) 3. Voir aussi le paragraphe accompagnant la photo jointe à l'article.

2) Chomedey (île Jésus)

- camion exploité par la compagnie A. Billet;
 - 300\$ de dommages au camion;
 - chauffeur forcé à vider le chargement sur place.
- « Des fiers-à-bras comparaissent en cour pour assaut et vandalisme », *Le Journal de Montréal* (26 août 1965) 6.
- « Écho "des camions à bascule" », *La Presse*, 26 août 1965) 11.

3) Salaberry/Pasteur, heure du midi

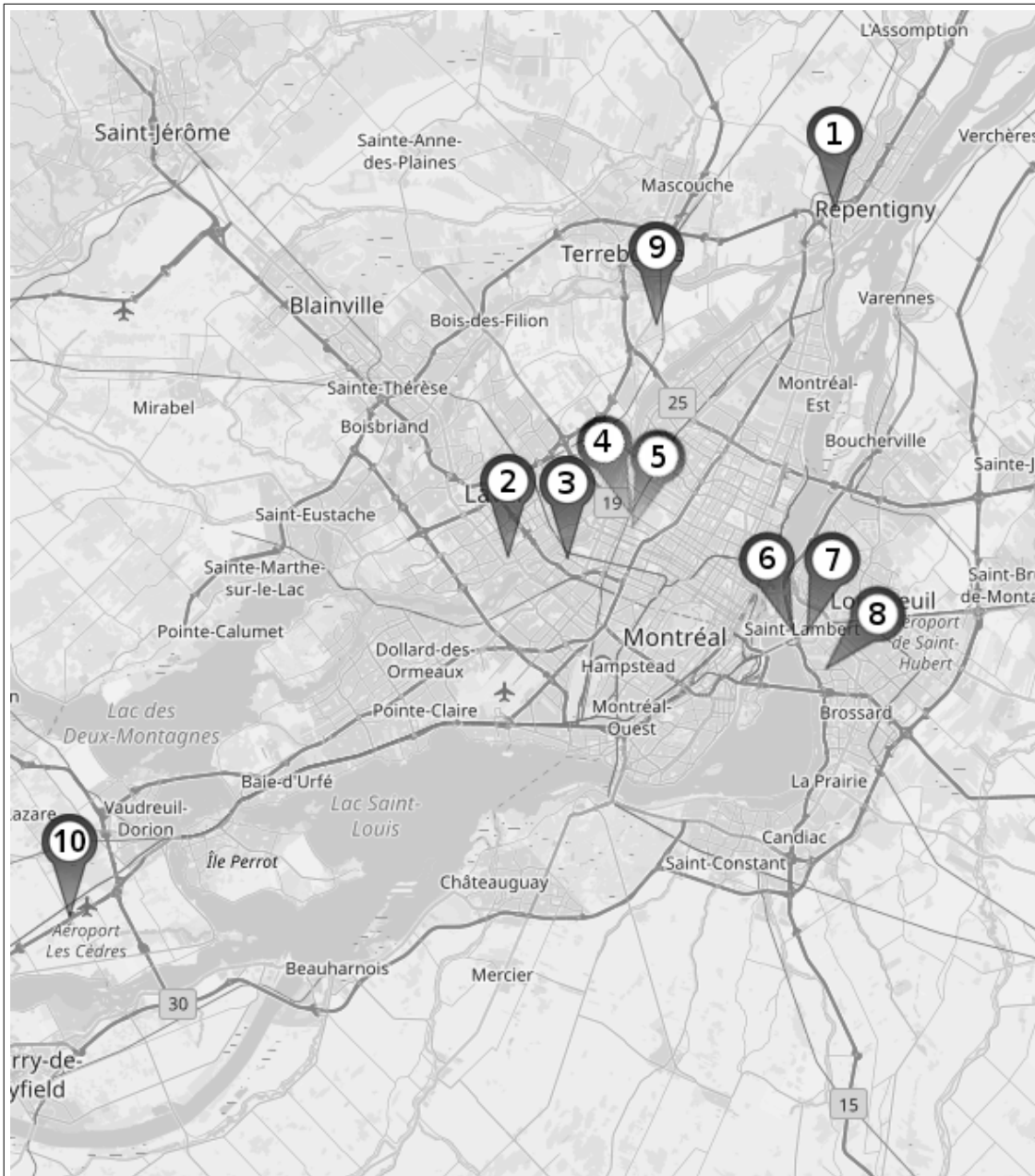
- neuf grévistes ont arrêté un camion exploité par la Mount Royal Paving;
 - pare-brise fracassé avec des pierres; radiateur brisé à l'aide d'une barre de fer (415\$ de dommages);
 - chauffeur forcé à vider le chargement en pleine rue.
- « Des fiers-à-bras comparaissent en cour pour assaut et vandalisme », *Le Journal de Montréal* (26 août 1965) 6.

4) Christophe-Colomb/Chabanel, heure du midi

- dommages causés à des camions à l'aide de barres de fer (nb de camions et compagnies exploitantes non précisés)
- « Chez les camionneurs, la situation s'aggrave sans espoir de règlement », *Le Devoir*, (11 août 1965) 3.
- « Camions à bascule : violence, sabotage et 14 arrestations », *La Presse*, (10 août 1965) 3.

5) Papineau/Louvain, heure du midi

- camion endommagé (aucune précision quant à la compagnie exploitante ou les dommages subis)
- Stewart Nebbs, "Truckers Tell Of Attacks", *Montreal Star*, (25 août 1965) 1.



9 AOÛT 1965 (page 2 de 2)

(N.B. : la carte de la page précédente est reproduite pour faciliter la lecture du tableau; il ne s'agit pas de nouveaux événements!)

6) Rive sud de Montréal (lieu non précisé) en après-midi

- deux camions (exploités par Mount Royal Paving, affectés aux travaux de la route 3), mis « k.o. » par un groupe de grévistes.

→ « Camions à bascule : violence, sabotage et 14 arrestations », *La Presse*, (10 août 1965) 3.

7) Saint-Lambert (en soirée, avant 22 heures)

- deux camions exploités par Mount Royal Paving;
- vitres et portières brisées à la barre de fer;
- chauffeurs forcés à vider leur chargement.

→ *Ibid.*

8) Boul. Simard (près de Prévile) vers 22h

- camion exploité par Mount Royal Paving;
- vitres et portières brisées à la barre de fer;
- chauffeur forcé à vider son chargement.

→ *Ibid.*

9) Carrière Saint-François (île Jésus)

- deux camions (exploitants non-identifiés);
- vitres, pare-brise et portières endommagées;
- chauffeur forcé à vider son chargement.

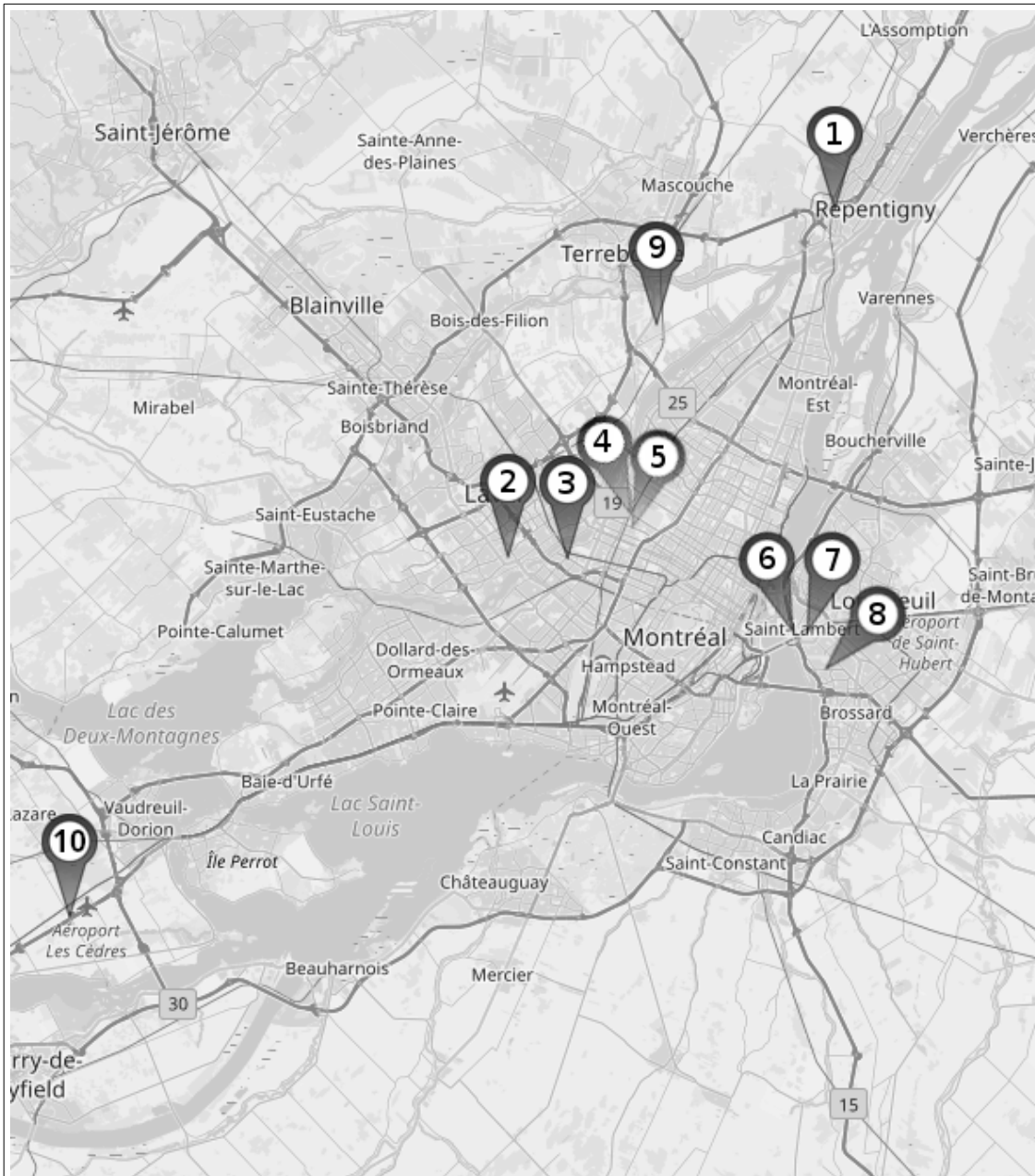
→ « Camionneurs libérés : deux à leur procès », *La Presse*, (8 septembre 1965) 14.

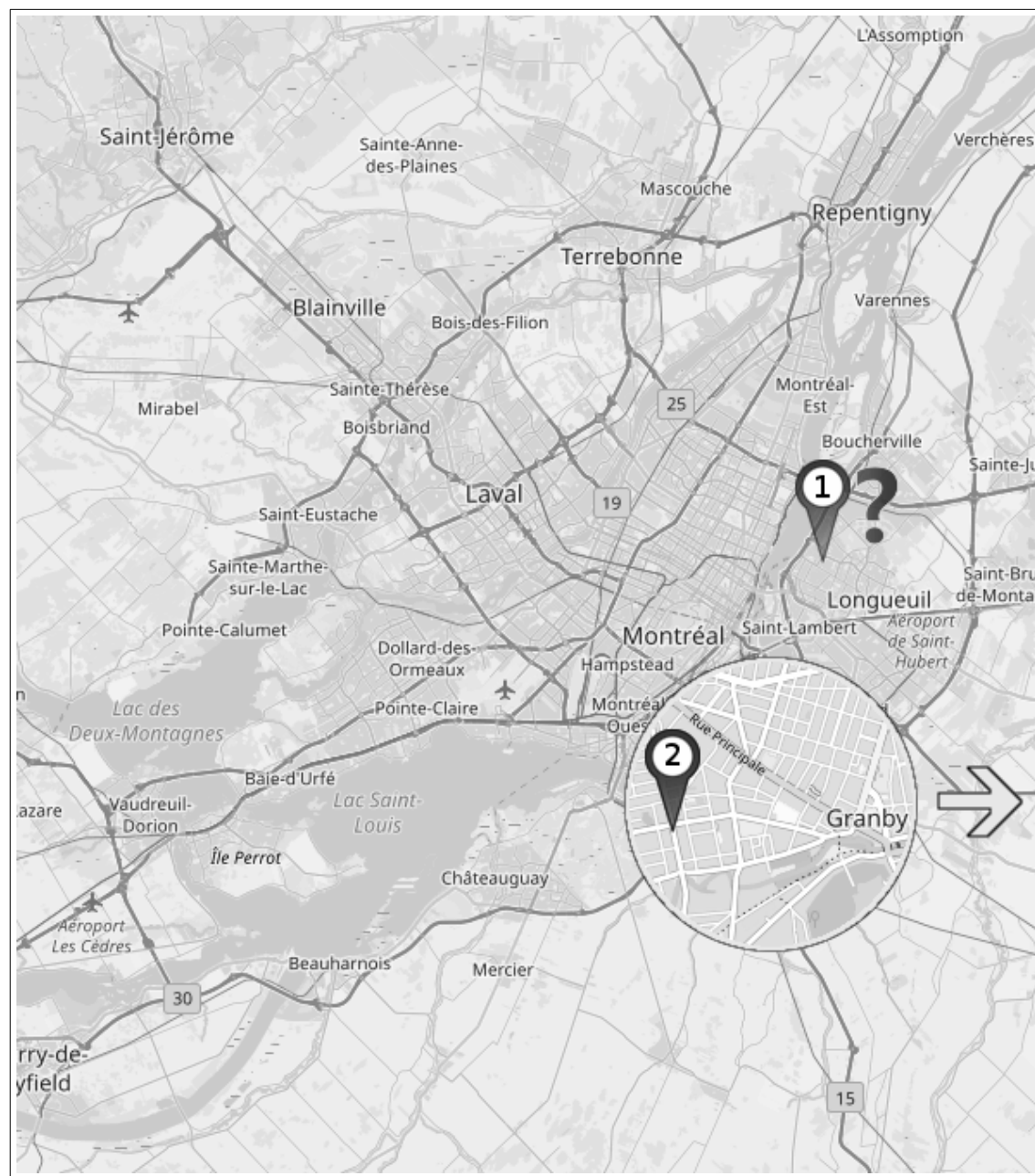
→ Maurice Morin, « "Les grèves vont trop loin lorsqu'elles atteignent le stade de la violence" – le juge Blain », *La Presse*, (11 août 1965) 3.

10) Chantier de la route 401;

- une cinquantaine de camionneurs de deux compagnies (Morin et André Lauzon) ont déclenché une grève afin d'éviter de subir de la violence.

→ Louis Falardeau, « L'intervention de Québec peut seule mettre fin au conflit », *La Presse*, (10 août 1965) 3.





10 AOÛT 1965

1) Lieu non précisé (mais probablement la rive sud)

- deux chauffeurs forcés de décharger leur camions (vraisemblablement exploités par la Mount Royal Paving).

→ La Presse canadienne, « Grève des propriétaires de camions : comparution de 12 personnes à la suite d'incidents », *L'Action*, (11 août 1965) 5.

Extrait (nos soulignements):

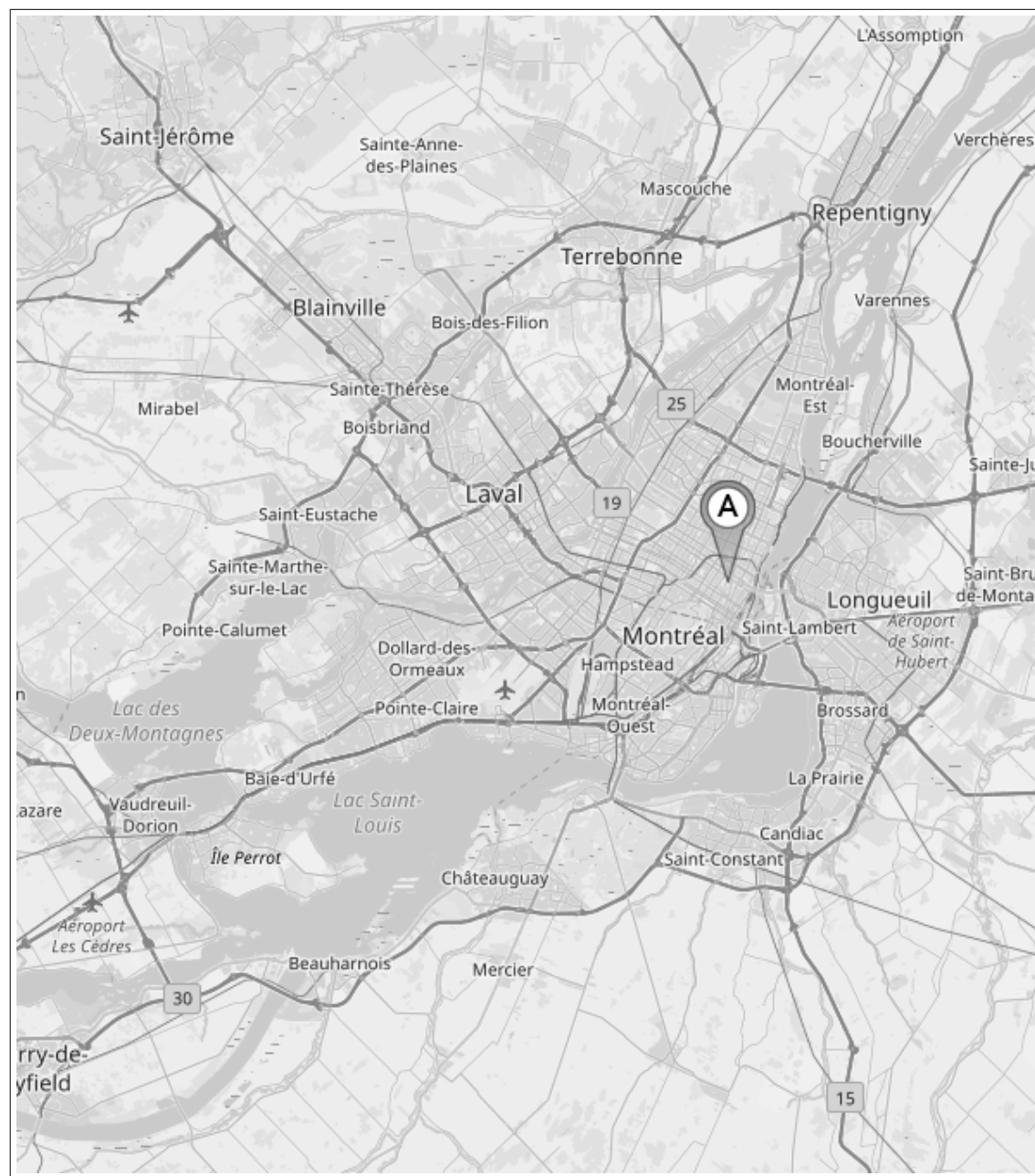
« Depuis le début de la grève les actes de violence ont porté surtout contre les véhicules de Mount Royal Paving and Supply Ltd, dans le nord de la métropole.

Cinq de ses camions transportant des matériaux pour des travaux de construction de route, sur la rive sud, ont été endommagés lundi. Deux autres ont été obligés de se débarrasser de leur chargement, hier. »

2) Granby

- 15 camionneurs de Granby interrompent leur travail sur un chantier de Simard-Beaudry après que des grévistes de l'APPCB aient menacé de vandaliser leurs camions.

→ François Aubin, « Les camionneurs de Beaudry sommés de quitter leur travail », *La Tribune*, (11 août 1965), édition partielle de Granby (page sans numéro).



12 AOÛT 1965

A) Assemblée de l'APPCB à l'auditorium Le Plateau, en soirée

→ « Les propriétaires de camions à bascule : GRANDE VICTOIRE », *Montréal-Matin* (13 août 1965) 3:

« Les camionneurs devraient ratifier officiellement la décision de retourner au travail, hier soir [12 août], au cours d'une assemblée à la salle Plateau du parc Lafontaine. Ce matin [13 août], après avoir endossé les propositions du gouvernement, ils devaient reprendre le travail qu'ils avaient abandonné le 22 juillet dernier. »

ANNEXE C

REVENDEICATIONS DE L'APPCB AVANT LE 6 AOÛT 1965

Vu les propos tenus par William Lemelin (leader de l'APPCB) le 6 août 1965⁷⁵⁶ et sa réaction à l'intervention du gouvernement du 11 août 1965⁷⁵⁷, il semble plus que probable que la principale revendication des grévistes de l'APPCB visait le *respect* des taux prévus à la cédule des justes salaires par les donneurs d'ouvrage, plutôt qu'une *hausse* des taux prévus à la cédule des justes salaires. Toutefois, comme nous l'avons indiqué aux pages 40 et 41 du mémoire, certains articles de journaux ont laissé entendre que les grévistes demandaient aussi que les taux prévus à la cédule soient bonifiés.

Quant aux revendications des grévistes, plusieurs articles s'en tenaient à parler de demandes d'augmentation ou de hausse des taux de transport, sans plus de précisions⁷⁵⁸.

Bien qu'il n'ait pas été faux de dire que les grévistes demandaient une augmentation des taux de transport (cela témoignait peut-être d'une prudence de bon aloi de la part des journalistes), il reste que c'était ambigu, si l'on considère la distinction possible entre les taux normatifs (établis dans la cédule de justes salaires) et les taux effectifs (payés par les donneurs d'ouvrage).

En effet, dans les trois cas de figure suivants, on pourrait considérer qu'il y demande « d'augmentation des taux » :

1. Les taux normatifs sont satisfaisants, mais les donneurs d'ouvrage ne les respectent pas. Les taux effectifs sont inférieurs aux taux normatifs. En demandant de corriger la situation, on demande une augmentation des taux *effectifs*.

⁷⁵⁶ « Ce que nous demandons, a-t-il dit, ce n'est pas une augmentation de taux mais le respect de ceux établis en 1946 par le gouvernement de Québec dans un arrêté ministériel ». Voir Falardeau, *LP* (7 août 1965) 3 *supra* note 99 à la p 6.

⁷⁵⁷ « En plus de reconnaître notre Association, a-t-il dit, le gouvernement nous a accordé exactement ce que nous voulions : "l'application intégrale des taux établis par le gouvernement." ». Voir « Les propriétaires de camions à bascule : GRANDE VICTOIRE », *Montréal-Matin*, (13 août 1965) 3.

⁷⁵⁸ « La violence éclate », *Montréal-Matin*, (24 juillet 1965) 2 ; La Presse canadienne, « La grève des camions à bascule a des échos devant le tribunal », *Le Nouvelliste*, (11 août 1965) 1; « Truckers Accused Of Violence », *The Montreal Star*, (24 juillet 1965) 1; « Five Trucks Blown Up In Park Lot », *The Montreal Star*, (2 août 1965) 4; Lafrenière, *LP* (24 juil 1965) 28, *supra* note 94; « Autre incident », *LP* (26 juil 1965, 2^e éd) 2 *supra* note 119 ; « Grève des camionneurs », *Le Devoir*, (26 juillet 1965) 3; « Encore un incident », *Montréal-Matin*, (27 juillet 1965) 8; « Four Men », *Gaz* (26 juillet 1965) 13, *supra* note 119.

2. Les taux normatifs sont insatisfaisants, mais les donneurs d'ouvrage les respectent. Les taux effectifs sont équivalents aux taux normatifs. En demandant de corriger la situation (à supposer bien sûr que les donneurs d'ouvrage continuent de respecter les taux normatifs), on demande une augmentation des taux *normatifs* (les taux effectifs seront haussés accessoirement).
3. Les taux normatifs sont insatisfaisants et les donneurs d'ouvrage ne les respectent pas. Les taux effectifs sont inférieurs aux taux normatifs, et les taux normatifs sont eux-mêmes inférieurs à ce qui conviendrait. En demandant de corriger la situation, on demande une augmentation des taux *effectifs* ET des taux *normatifs*.

Les déclarations du leader de l'APPCB (M. Lemelin) du 6 et du 12 août⁷⁵⁹ indiquent que les revendications des grévistes s'inscrivaient dans le cas de figure 1 : ils ne demandaient pas la hausse des taux normatifs, mais plutôt la hausse des taux *effectifs*.

Cela dit, certains articles précédant les déclarations de M. Lemelin suggéraient (indirectement) que les taux revendiqués par les grévistes étaient supérieurs aux taux normatifs (autrement dit, les revendications s'inscrivaient dans le cas de figure 3). En particulier, un article paru dans l'édition du 27 juillet 1965 de *La Presse* faisait le détail des revendications des grévistes (sans évoquer toutefois les taux normatifs prévus à la cédule des justes salaires)⁷⁶⁰.

Nous avons cherché à comparer (voir le tableau 3 ci-dessous, à la fin de la présente annexe – page 141) les taux revendiqués aux taux normatifs (en nous appuyant sur les copies de la cédule des justes salaires jointes au rapport Lippé). La plupart du temps, la comparaison est impossible, puisque les taux revendiqués (d'après l'article) n'étaient pas établis de la même façon que les taux normatifs.

Par exemple alors que les taux *horaires* revendiqués variaient en fonction du poids transporté (tonne), les taux horaires normatifs variaient en fonction du volume transporté (verge-cube).

Quant aux taux permettant de calculer la rémunération selon la *quantité* de matières transportées et la distance parcourue, les grévistes avaient formulé des revendications quant au taux « verge cube – mille » (volume – distance), alors que la cédule n'en prévoyait plus.

⁷⁵⁹ Falardeau, *LP* (7 août 1965) 3 *supra* note 99 à la p 6 et « Les propriétaires de camions à bascule : GRANDE VICTOIRE », *Montréal-Matin*, (13 août 1965) 3.

⁷⁶⁰ Pratte, *LP* (27 juil 1965) 1 *supra* note 120.

Seuls les taux « poids-distance » (à la « tonne-mille ») permettaient une certaine comparaison, puisque de tels taux se trouvaient à la fois dans les revendications des grévistes et la cédule des justes salaires.

La cédule (d'après la copie qui se trouve en annexe du rapport Lippé) prévoyait en 1965 deux taux pour le transport d'« asphalte, gravier, pierre, etc. » : un pour chacune des deux « zones » (I et II) géographiques où s'effectuait le transport. La zone I comprenait plusieurs comtés énumérés dans la cédule, et la zone II était la zone résiduelle (qui incluait tous les comtés qui n'étaient pas dans zone I). Pour référence, Montréal et ses environs (là où la grève de l'APPCB s'est déroulée) se trouvaient dans la zone II. Le taux à la « tonne-mille », à partir de mai 1965, dans la zone II, était de 20 cents (0,20\$) la tonne pour le premier mille, et de 5 cents (0,05\$) la tonne pour les milles subséquents. Dans la zone I, il était de 20 cents (0,20\$) la tonne pour le premier mille, et de 6 cents (0,06\$) la tonne pour les milles subséquents.

Dans leurs revendications (du moins telles qu'elles ont été rapportées dans les journaux), les grévistes ne proposaient pas de taux différents selon que le transport s'effectuait dans les zones I et II ; en revanche, ils proposaient un taux inférieur pour le transport de sable « de la campagne à la ville ». Donc, pour toutes les matières (sauf le sable transporté « de la campagne à la ville »), les grévistes revendiquaient un taux de 30 cents (0,30\$) la tonne pour le premier mille parcouru, et 6 cents (0,06\$) la tonne pour les milles subséquents. Pour le sable transporté « de la campagne à la ville », le taux était de 20 cents (0,20\$) la tonne pour le premier mille parcouru, 5 cents (0,05\$) la tonne les milles 2 à 20, et 4 cents (0,04\$) pour les milles subséquents.

Donc, quant aux taux « à la tonne-mille », à l'exception du transport de sable « de la campagne à la ville », les taux revendiqués par les grévistes *excédaient les taux normatifs*, ce qui contredit l'affirmation selon laquelle les grévistes ne demandaient que le respect de la cédule.

Évidemment, il se pourrait qu'il y ait eu malentendu entre les grévistes et les journalistes (malentendu qui a requis les précisions faites par M. Lemelin le 6 août). Les grévistes pourraient aussi avoir changé d'avis en cours de route et révisé leurs demandes à la baisse (sans toutefois l'admettre). Finalement, il se pourrait aussi que des parties de la cédule aient été omises du rapport Lippé ; cela serait étonnant, mais « étonnant » n'est pas « impossible » ...

Tableau 3: Comparaison des taux effectifs et des taux revendiqués par l'APPCB (d'après les journaux), et les taux normatifs (d'après la cédule de justes salaires, version du 1^{er} mai 1965)

(N.B. : Sauf indication contraire, les données se rapportant aux taux effectifs et aux taux revendiqués proviennent d'un article paru dans l'édition du 27 juillet 1965 du journal La Presse⁷⁶¹. Quant aux taux normatifs, ils proviennent de la copie de la cédule des justes salaires produite en annexe du rapport Lippé⁷⁶².)

	Précisions	Taux effectifs (journaux)	Taux revendiqués (journaux)	Taux normatifs (cédule, rapport Lippé)
HORAIRE	Camion 3 tonnes	2,06\$	4,00\$	
	Camion 5 t.	2,26\$	5,00\$	
	Camion 10 t.	2,26\$	6,00\$	
	Camion 15 t.	2,42\$	8,00\$	
	Camion 18 t.	2,42\$	9,00\$	
	Camion 20 t.	2,42\$	10,00\$	
	Camion 25 t.	2,42\$	12,00\$	
	4 verges-cubes			3,42\$
	5 v.c.			4,05\$
	6 v.c.			4,86\$
	7 v.c.			5,67\$
	8 v.c.			6,48\$
	9 v.c.			7,29\$
	10 v.c.			8,10\$
	11 v.c.			8,91\$
	12 v.c.			9,72\$
POIDS- DISTANCE	Toutes matières (sauf le sable transporté de la campagne à la ville)	0,03-0.05\$/t.*	1 ^{er} mille : 0,30\$/t. Mille add. : 0,06\$/t.	
	Sable (transporté de la campagne à la ville)	0,03-0.05\$/t.*	1 ^{er} mille : 0,20\$/t. 2 ^e mille au 20 ^e : 0,05\$/t. Milles add. : 0,04\$/t.	
	« Zone 1 »	0,03-0.05\$/t.*		1 ^{er} mille : 0,20\$/t. Milles add. : 0,06\$/t.
	« Zone 2 »	0,03-0.05\$/t.*		1 ^{er} mille : 0,20\$/t. Mille add. : 0,05\$/t.
VOLUME- DISTANCE	« À la ville »		1 ^{er} mille : 0,45\$/v.c. Mille add. : 0,09\$/v.c.	
	« À la campagne »		1 ^{er} mille : 0,30\$/v.c. 2 ^e mille au 20 ^e : 0,075\$/v.c. Mille add. : 0,06\$/v.c.	

*Bertrand Blondin, « Travaux paralysés à Saint-Jérôme », *L'Avenir du Nord*, (4 août 1965) 17 et « Les camionneurs poursuivent la grève », *L'Avenir du Nord*, (4 août 1965) 1.

⁷⁶¹ Pratte, *LP* (27 juil 1965) 1 *supra* note 120.

⁷⁶² Rapport Lippé à la p 92 (version de la cédule : 1^{er} mai 1965).

ANNEXE D
LISTE DES REVENDICATIONS TRANSMISE AU GOUVERNEMENT PENDANT LA MANIFESTATION À
QUÉBEC, LE 14 SEPTEMBRE 1965

Voici une transcription de la liste des revendications transmise au gouvernement pendant la manifestation de l'APPCB et de la FPCQ à Québec, le 14 septembre 1965, telle qu'elle apparaît à la page 8 du rapport Lippé :

1. Faire payer l'artisan camionneur directement par le gouvernement dans les contrats relevant de sa juridiction.
2. Faire retenir l'argent dû aux entrepreneurs dans les contrats depuis août 1964; faire vérifier si les camionneurs ont été bien payés, sinon les faire rembourser.
3. Que le prix de 20 cents et 5 cents pour le transport par l'artisan camionneur soit inclus dans tous les futurs contrats et que, pour les travaux non encore terminés, le prix soit rétroactif au premier août 1964.
4. Que la clause de 90% et 10% soit incluse dans chaque contrat, remplaçant celle de 75% et 25%.
5. Que seulement les camions enregistrés à une certaine date soient autorisés à être mis au service du gouvernement.
6. Prendre les mesures nécessaires pour faire stabiliser le prix du transport du bois brut.
7. Prendre les mesures pour faire cesser le patronage.
8. Faire respecter la loi régissant la pesanteur.

ANNEXE E

LISTE DES RECOMMANDATIONS DU RAPPORT LIPPÉ

Dans la présente annexe, nous reproduisons la liste des recommandations contenue à l'annexe A du rapport Lippé (pages 54 à 59). Les vingt recommandations (numérotées en chiffres romains) étaient groupées en six catégories par le comité Lippé : contrôle des charges (recommandations I à VI), examen des véhicules (recommandation VII), protection locale (recommandations VIII à X), régie du camionnage (recommandations XI à XIV), organisation des camionneurs (recommandations XV à XIX) et préqualification des entrepreneurs (recommandation XX). Sans plus tarder, voici la liste :

CONTRÔLE DES CHARGES

I - L'arrêté en conseil 1045 du 27 mai 1964, rattaché à l'article 49 du Code de la route (S.R.Q. 1964, chapitre 231) doit être amendé et les moyens doivent être trouvés pour faire en sorte que la nouvelle réglementation relative à la pesanté des véhicules automobiles soit observée, comme c'est le cas ailleurs en Amérique du Nord.

II - Le ministère de la Voirie ne devrait plus être autorisé à payer quelque quantité que ce soit de matériaux transportés sur un camion en sus de ce qu'il est permis par les règlements en cours.

III - Une fois que la loi des pesantés aura été corrigée et appliquée, il est recommandé qu'aucun permis spécial permanent ne soit accordé qui confirmerait de nouveaux privilèges pour des catégories de camions que la loi exclut. Les camions extra-lourds existants seraient retirés de la circulation au fur et à mesure que se terminera leur vie utile.

IV - Le nombre de balances permanentes le long des routes doit être accru, et leur entretien, de même que leur vérification, doit être assuré périodiquement. Toutes les balances permanentes devraient relever du ministère des Transports et Communications et non plus des Travaux publics, de façon à améliorer l'efficacité du contrôle.

V - Tout employé de la Sûreté provinciale, la police des autoroutes, les corps de police municipaux, les inspecteurs du ministère de la Voirie et les employés de la circulation au ministère des Transports et Communications, devront avoir accès à ces balances et le pouvoir de dresser des procès-verbaux.

VI - Les amendes devraient suivre une échelle progressive qui tienne compte de l'importance de l'excédent de charge et de la répétition des infractions.

EXAMEN DES VEHICULES

VII - Tous les camions devraient subir une inspection technique chaque année, sous le contrôle de la Régie des transports.

PROTECTION LOCALE

VIII - Le Comité recommande que la protection locale applicable aux camions utilisés pour des contrats gouvernementaux s'applique dorénavant au niveau des grandes régions administratives, mais qu'elle soit totale.

IX - Le Comité recommande que la protection s'applique indépendamment du montant des contrats.

X - Les entrepreneurs et sous-entrepreneurs pourront utiliser sans restriction leurs propres camions.

RÉGIE DU CAMIONNAGE

XI - La juridiction de la Régie des transports doit être étendue au transport de la pierre, du gravier, de la terre et du sable.

XII - La Régie devra contrôler l'émission de permis pour les camions à bascule et déterminer, sur les bases régionales, dans quelles conditions le nombre des permis peut être accru.

XIII - La Régie promulguera des taux de transport applicables aux contrats gouvernementaux. Ces taux seront établis chaque année par un comité interministériel formé de représentants des ministères de la Voirie, des Travaux publics et du Travail.

XIV - La Régie devra surveiller l'application des règlements et l'observance des taux promulgués.

ORGANISATION DES CAMIONNEURS

XV - Le Service des coopératives du Secrétariat provincial du Québec devrait fournir toute l'information et l'aide technique possibles aux groupements de camionneurs intéressés à utiliser la formule coopérative.

XVI - L'organisation des camionneurs ou le regroupement des associations existantes devraient se faire sur une base régionale et non à l'échelle locale ou à celle du comté.

XVII - Le Code du travail, à l'article 1, paragraphe m, définition du terme "salarié", ou autrement, devrait être modifié pour permettre aux camionneurs propriétaires d'un ou deux camions d'être considérés comme des salariés et de pouvoir négocier des conventions de travail.

XVIII - Lorsqu'il existe une convention collective entre un groupe de camionneurs et un ou des employeurs, les parties à cette convention devraient s'efforcer d'obtenir que les conditions de travail qui y sont prévues soient étendues par décret à toute la région, en vertu des mécanismes d'extension juridique prévus à la Loi des décrets de convention collective.

XIX - La Régie des transports devra être habilitée à recevoir les plaintes des camionneurs qui croient leurs intérêts lésés par l'existence de patronage politique dans l'association, syndicat ou coopérative à laquelle ils appartiennent. Si la Régie considère que la preuve est faite, elle pourra rompre toute relation avec le groupement en question, jusqu'à ce que les pratiques incriminées aient été éliminées.

PRÉQUALIFICATION DES ENTREPRENEURS

XX - Advenant l'établissement d'un système de préqualification des entrepreneurs, les infractions à la cédule des justes salaires, les retards apportés au paiement des camionneurs et d'une façon

générale tous les cas de fraude perpétrés contre les camionneurs indépendants devraient, après déclaration par la Régie des transports, donner lieu à une pénalité applicable au montant de la préqualification.

ANNEXE F

CONTENU DE L'ENTENTE DU 14 AVRIL 1972 ENTRE L'ANCAI ET LE GOUVERNEMENT

Nous n'avons pas été en mesure d'obtenir copie du document signé par les représentants de l'ANCAI le 14 avril 1972⁷⁶³. Cela dit, l'entente a fait l'objet d'un communiqué de presse du ministre Bernard Pinard, intitulé « Solution au problème des camionneurs artisans »⁷⁶⁴. Nous avons trouvé, dans la revue *La Voix*, de l'ANCAI⁷⁶⁵, ce qui est vraisemblablement une copie ou une transcription de ce communiqué de presse. Vu ce qui a été écrit dans les journaux et dit à l'Assemblée nationale au sujet de l'entente du 14 avril 1972 et du communiqué de presse qui a suivi, nous sommes d'avis que le texte reproduit dans les pages de *La Voix* correspond bien au contenu du communiqué de presse (et, à travers lui, au contenu de l'entente du 14 juin 1972)⁷⁶⁶. Dans ce texte, on peut voir une liste de quinze points d'entente (numérotés de 1 à 15), groupés en six (6) catégories (allant de « A » à « F »). Sans plus tarder, voici notre propre transcription des quinze points de l'entente, tels que présentés dans les pages de *La Voix* :

A) Statut de l'organisme groupant les camionneurs-artisans.

⁷⁶³ L'article suivant parle d'une « entente signée » : Royal St-Arnaud, « Entente avec l'Association des camionneurs artisans », *Le Nouvelliste*, (17 avril 1972) 12. Le ministre Bernard Pinard, à l'Assemblée nationale, a aussi parfois parlé d'un « accord [...] signé » ou d'un « protocole d'entente signé », ce qui pouvait laisser croire que les deux parties (soit le gouvernement et l'ANCAI) avaient signé un document constatant l'entente. Toutefois, pour donner suite aux questions de l'opposition, le ministre Pinard a expliqué que, par leurs signatures, les représentants de l'ANCAI avaient accepté la déclaration de politique du gouvernement, mais que le gouvernement lui-même n'avait rien signé, et qu'il ne s'était « lié » que par la déclaration de politique qu'il avait faite en chambre. Voir Québec, Assemblée nationale, *Journal des débats de la Commission permanente des Transports, des Travaux publics et de l'Approvisionnement*, « Projet de loi no 23 — Loi des transports », 29-3, n° 58 (15 juin 1972), à la p B-3632, col de g. (Jean-Noël Tremblay, Bernard Pinard, et Rémi Paul).

⁷⁶⁴ Québec, Ministère de la Voirie, Lettre de Jean Normand à Alphonse Dufour datée du 7 juillet 1972, publiée dans *La Voix*. Voir également Québec, Assemblée nationale, *Journal des débats de la Commission permanente des Transports, des Travaux publics et de l'Approvisionnement*, « Projet de loi no 23 — Loi des transports », 29-3, n° 58 (15 juin 1972), à la p B-3631, col de dr (Jean-Noël Tremblay).

⁷⁶⁵ Malheureusement, la copie que nous avons sous la main ne comporte pas de page couverture, ni de renseignements bibliographiques. Tout au plus pouvons-nous déterminer qu'il s'agit d'une copie de la revue *La Voix* (organe de l'ANCAI), et que le numéro a vraisemblablement été publié en 1972, peu de temps après l'entente du 14 avril.

⁷⁶⁶ Par exemple, en commission parlementaire, le député Jean-Noël Tremblay a cité une partie du communiqué de presse concernant l'entente du 14 avril 1972, et cela correspond mot pour mot à ce qu'on pouvait lire dans les pages de *La Voix*. Voir : Québec, Assemblée nationale, *Journal des débats de la Commission permanente des Transports, des Travaux publics et de l'Approvisionnement*, « Projet de loi no 23 — Loi des transports », 29-3, n° 58 (15 juin 1972), à la p B-3656, col de g.

1 - Le gouvernement, par la Commission de transport qui sera créée par l'adoption du bill 23, reconnaîtra un organisme groupant tous les camionneurs-artisans tels que définis par l'ordonnance 13 de la Commission du salaire minimum.

2 – Cet organisme, groupant des camionneurs aptes à faire le transport décrit à l'article 16, paragraphe 3a et 3b du projet de loi 23, devra être entendu par la Commission relativement aux secteurs qui lui sont assignés et dans tout autre où ses membres sont appelés à fournir leurs services.

3 – Cet organisme devra accepter le concept de la responsabilité contractuelle bilatérale.

4 – Groupant des camionneurs-artisans de tout le Québec, il opérera [*sic*] sur une base québécoise, acceptant le concept de régionalisation.

5 – Il aura une charte lui permettant de conclure et de remplir des engagements contractuels sous peine de dommages-intérêts de part et d'autre, avec les garanties nécessaires, en cas d'inexécution de contrat ou autre cause.

6 – Cet organisme pourra et devra imposer une discipline raisonnable à ses membres eu égard aux obligations contractées.

7 – Dans le cadre de la réglementation du lieutenant-gouverneur en conseil, cet organisme adoptera des règlements justes et équitables pour tous ses membres sans discrimination pour motifs religieux, politiques, raciaux ou autres.

B) Secteur du travail

8 – Acceptant le principe que toute personne peut effectuer le transport de ses biens par ses propres véhicules, il est reconnu que les camionneurs-artisans, à titre de transporteurs publics auront un secteur de travail réservé par l'autorité compétente, dans les cadres des paragraphes 3a et 3b de l'article 16 du bill 23.

9 – Ce secteur comprendra une partie du transport effectué dans le domaine des travaux publics commandés par le gouvernement du Québec et par les Sociétés d'état.

10 – Ce secteur de travail réservé aux camionneurs-artisans inclura le transport du sel, si effectué par camion, pour le compte du ministère des Transports. Ce transport n'inclura pas nécessairement le transport du sel lors des opérations de déglacage.

11- Dans le secteur des travaux de voirie, le pourcentage de protection qui était traditionnellement de 75-25 pour le transport de matériaux granulaires situés en haut de la ligne d'infrastructure sera maintenu, sauf sur l'Île de Montréal et l'Île Jésus.

C) Membres de l'organisme non artisans [*sic*]

12 – Les membres de l'organisme qui possèdent plus d'un camion au 15 avril 1972, seront considérés comme artisans pour une période définitive de trois ans à compter de cette date. Pendant cette période, leur secteur de travail sera celui des camionneurs-artisans, mais l'organisme

s'engage à prendre des mesures pour favoriser la réduction du nombre de camions possédés par une personne à un seul camion.

D) Taux de transport

13 – Réalisant que la fixation des taux relèvera de la Commission; réalisant que l'organisme devra être entendu devant cette Commission, réalisant que l'organisme opèrera [sic] de façon responsable dès la reprise des travaux pour la saison 1972-73, réalisant que l'arrêté en conseil 3142 amènera une diminution des charges payantes, il est convenu que les taux de transport à la tonne et à la tonne mille fixés par l'ordonnance no 13 de la Commission du salaire minimum doivent être majorés de 20%. Il est de même convenu que la disposition réglementaire concernant l'indemnité de vacances ne devrait pas être incluse dans la nouvelle ordonnance.

E) Admission à l'organisme

14 – L'organisme devra ouvrir ses rangs à tout camionneur-artisan possédant un camion du même type que celui de ses membres, en date du 15 avril 1972 et désirant joindre l'organisme. Cependant, les camionneurs-artisans qui possèdent jusqu'à trois (3) camions à cette date seront considérés comme ne possédant qu'un camion pour les fins de l'admission au sein de l'organisme pendant la période prévue au paragraphe 12.

F) Émission de permis par la Commission

15 – Tout camionneur désirant obtenir un permis de transport en vrac de la Commission devra notamment faire la preuve préalable qu'il était déjà propriétaire d'un (1), deux (2) ou trois (3) camions au 15 avril 1972 ou que le secteur réservé à l'artisan exige telle émission de permis

BIBLIOGRAPHIE

5.1 LÉGISLATION

5.1.1 Lois

Code du travail, RLRQ c C-27.

Loi concernant le titre de Dominion Lime Ltd. et Carrière Dulude Limitée—Dulude Quarry Limited sur certains immeubles dans la paroisse de Saint-Bruno, SQ 1965 13-14 Eliz II c 135.

Loi concernant les enquêtes sur les affaires publiques, SRQ 1941 c 9.

Loi des commissions d'enquête, SRQ 1964 c 11.

Loi des commissions d'enquête, SRQ 1964 c 11.

Loi des transports, LQ 1972 c 55.

Loi de la Régie des transports, SRQ 1964 c 228.

Loi sur les accidents du travail et les maladies professionnelles, RLRQ c A-3.001.

Loi sur les transports, RLRQ c T-12.

5.1.2 Projets de loi

PL 23, *Loi des transports*, 2^e sess, 29^e lég, Québec, 1971.

5.1.3 Règlements

Règlement 12 sur le camionnage en vrac, AC 2389-73, (1973) GOQ II 4270.

Règlement modifiant le règlement sur le courtage en services de camionnage en vrac, D1279-2011, (2011) GOQ II 5525A.

Règlement modifiant le Règlement sur le courtage en services de camionnage en vrac, D159-2018, (2018) GOQ II 1403.

Règlements relatifs aux normes du travail dans l'exécution des contrats et sous-contrats de construction du Gouvernement du Québec, AC 1399-68, (1968) GOQ 3451.

Règlement sur le camionnage en vrac, RRQ 1981 c T-12 r 3, art 3.

Règlement sur le courtage en services de camionnage en vrac, RLRQ c T-12 r 4.

5.1.4 Projets de règlement

Courtage en services de camionnage en vrac — Modification (projet de règlement), (2017) GOQ II 5506.

5.1.5 Arrêtés en conseil et décrets

Arrêté en conseil concernant un comité d'étude de la cédule des justes salaires au sujet des taux de transport, AC 1643-65 (1965). En ligne : <<http://www.bibliotheque.assnat.qc.ca/guides/fr/document/182>>

Concernant une résolution de l'Assemblée législative (re-salaire des ouvriers), AC 800-29 (1929) [non publié].

Concernant l'observation de la cédule des justes salaires, AC 1539-65 (1965) [non publiée].

Ordonnance No 13, AC 2193-71, (1971) GOQ 4930.

5.1.6 Avis concernant des personnes morales, associations et syndicats professionnels

Association des Constructeurs de Routes et Grands Travaux du Québec, (1968) GOQ 1020.

Avis, (1946) GOQ 2708.

Avis, (1951) GOQ 31.

Avis de changement de nom, (1954) GOQ 1466.

Carters' Association of Montreal, (1939) GOQ 3308.

Fédération des Associations les Camionneurs de la Mauricie inc, (1967) GOQ 3423.

L'Association des camionneurs de Québec, Avis divers, (1936) GOQ 1891.

L'Association natinale [sic] des camionneurs indépendants inc, (1966) GOQ 2395.

L'Association Nationale des Camionneurs Artisans Indépendants inc, (1967) GOQ 3166.

L'Association Nationale des Camionneurs Artisans Indépendants inc, (1968) GOQ 5313.

L'Association provinciale des propriétaires de camion-basculé, (1964) GOQ 5522.

L'Association provinciale des propriétaires indépendants de camions inc, (1966) GOQ 229.

Le Syndicat des Camionneurs de la province de Québec, Inc., Avis divers, (1940) GOQ 908.

Lettres patentes supplémentaires, (1973) GOQ I 4152.

Syndicat des Camionneurs du Québec Métropolitain, (1963) GOQ 4082.

Syndicat des camionneurs progressifs ltée, (1966) GOQ 2736.

5.2 JURISPRUDENCE

Bau-Val Inc c Québec (PG), [1972] CA 727 ; AZ-72011190 (SOQUIJ) (Qc CA).

Dufour c Commission Hydro-Électrique de Québec, [1964] CS 532 ; AZ-64021083 (SOQUIJ) (Qc CS).

Jeannotte (Transport Yvon Jeannotte enr) c Commission de la construction du Québec, 2006 QCCA 1616.

Transporteurs en vrac de Ste-Foy inc c Regroupement des entrepreneurs et camionneurs indépendants de Québec, 2017 QCCS 862.

5.3 DOCTRINE

5.3.1 Périodiques

BERNSTEIN, Stéphanie et al, « Les transformations du travail et de l'entreprise : qu'attendre des politiques publiques ? » (2009) 52:2 Administration publique du Canada 177.

CHOKO, Maude, « La nouvelle trilogie de la Cour suprême du Canada relative à la liberté d'association : source de réjouissance pour les travailleurs autonomes ? » (2016) 57 C de D 427.

COIQUAUD, Urwana, « La représentation collective des travailleurs précaires : évolution et défis contemporains » (2011) 66:4 RI 631.

COIQUAUD, Urwana, « Le difficile encadrement juridique des travailleurs autonomes en situation précaire : Le cas des chauffeurs locataires de taxi », (2009) 64 :1 RI 95.

COUTU, Michel, "Crise du droit du travail, pluralisme juridique et souveraineté", (2007) 12:1 Lex Electronica. En ligne (pdf) : <http://www.lex-electronica.org/files/sites/103/12-1_coutu.pdf> [perma.cc/84XN-53P5]

DAVIDOV, Guy, « L'idée changeante de droit du travail », (2007) 146:3-4 Revue internationale du travail 335.

5.3.2 Monographies

BLOUIN, Rodrigue et Jean Boivin, « L'encadrement juridique général des rapports collectifs de travail : le Code du travail » dans Jean Boivin, dir, *Introduction aux relations industrielles*, ch 9, 2^e éd, Montréal, Gaëtan Morin, 2010, 271.

COUTU, Michel et al, *Droits des rapports collectifs du travail au Québec*, 3^e éd, vol 1 (Le régime général), Cowansville (Qc) Yvon Blais, 2019.

COUTU, Michel et al, Droits des rapports collectifs du travail au Québec, 2^e éd, vol 2 (Les régimes particuliers), Cowansville (Qc) Yvon Blais, 2014.

DAVIDOV, Guy, *A Purposive Approach to Labour Law*, Oxford, Oxford University Press, 2016.

MORIN, Fernand et al, *Le droit de l'emploi au Québec*, 4^e éd, Montréal, Wilson & Lafleur, 2010.

VERGE, Pierre et Guylaine Vallée, *Un droit du travail ? Essai sur la spécificité du droit du travail*, Cowansville (Qc), Yvon Blais, 1997.

5.3.3 Recueils encyclopédiques

VALLÉE, Guylaine « Fascicule 2 : Lois du travail (objet, effet, mécanismes d'application) et droit commun » au no 25 dans Guylaine Vallée et Katherine Lippel, dir, *JCQ Rapports individuels et collectifs du travail* (QL).

5.3.4 Thèses et dissertations

CHOKO, Maude, *L'autonomie collective au service de la protection des travailleurs autonomes : comment favoriser leur accès à un travail décent à la lumière du cas des artistes au Québec*, thèse de doctorat en droit, Université McGill, 2014.

5.4 DOCUMENTS GOUVERNEMENTAUX

5.4.1 Documents parlementaires

QUÉBEC, Assemblée législative, Comité des relations industrielles, *Débats de l'Assemblée législative du Québec*, 28-3 (3 juillet 1968).

QUÉBEC, Assemblée législative, Comité des subsides, *Débats de l'Assemblée législative du Québec*, 28-3 (28 mai 1968).

QUÉBEC, Assemblée législative, Comité spécial des relations industrielles sur le camionnage, *Débats de l'Assemblée législative du Québec*, 28-3 (20 février 1969).

QUÉBEC, Assemblée nationale, Commission permanente de la Voirie, « Crédits du ministère de la Voirie » *Journal des débats*, 29-1, n^o 4 (25 juin 1970).

QUÉBEC, Assemblée nationale, Commission permanente de la Voirie, « Crédits du ministère de la Voirie », *Journal des débats*, 29-2, n° 39 (18 mai 1971).

QUÉBEC, Assemblée législative, *Débats de l'Assemblée législative du Québec*, 28-1, n° 13 (26 janvier 1967).

QUÉBEC, Assemblée législative, *Débats de l'Assemblée législative du Québec*, 28-1, n° 16 (1^{er} février 1967).

QUÉBEC, Assemblée législative, *Débats de l'Assemblée législative du Québec*, 28-1, n° 27 (16 février 1967).

QUÉBEC, Assemblée législative, *Débats de l'Assemblée législative du Québec*, 28-1, n° 35 (2 mars 1967)

QUÉBEC, Assemblée législative, *Débats de l'Assemblée législative du Québec*, 28-1, n°55, (26 avril 1967).

QUÉBEC, Assemblée législative, *Débats de l'Assemblée législative du Québec*, 28-1, n° 68 (24 mai 1967).

QUÉBEC, Assemblée législative, *Débats de l'Assemblée législative du Québec*, 28-1, n°70 (30 mai 1967).

QUÉBEC, Assemblée législative, *Débats de l'Assemblée législative du Québec*, 28-3, n° 19 (21 mars 1968).

QUÉBEC, Assemblée législative, *Débats de l'Assemblée législative du Québec*, 28-3, n° 31 (1^{er} mai 1968).

QUÉBEC, Assemblée législative, *Débats de l'Assemblée législative du Québec*, 28-3, n° 48 (29 mai 1968).

QUÉBEC, Assemblée législative, *Débats de l'Assemblée législative du Québec*, 28-3, n° 97 (3 décembre 1968).

QUÉBEC, Assemblée nationale, Commission permanente des Transports, des Travaux publics et de l'Approvisionnement, « Projet de loi no 23 — Loi des transports », *Journal des débats*, 29-3, n° 58 (15 juin 1972).

QUÉBEC, Assemblée nationale, Commission permanente des Transports, « Le transport en vrac au Québec », *Journal des débats*, 31-5, n° 3 (26 août 1980).

QUÉBEC, Assemblée nationale, Commission permanente des Transports, « Projet de loi no 23 — Loi des transports », *Journal des débats*, 29-2, n° 79 (31 août 1971).

QUÉBEC, Assemblée nationale, *Journal des débats*, 29-2, n° 1, (23 février 1971).

QUÉBEC, Assemblée nationale, *Journal des débats*, 29-3, n° 4 (10 mars 1972).

QUÉBEC, Assemblée nationale, *Journal des débats*, 29-3, n° 8 (17 mars 1972).

QUÉBEC, Assemblée nationale, *Journal des débats*, 41-1, n° 169 (10 mai 2016).

QUÉBEC, Assemblée nationale, « Projet de loi 23, Loi des transports », 2^e lecture, *Journal des débats*, 29-2, n° 58 (15 juin 1971).

QUÉBEC, Assemblée nationale, « Projet de loi no 89, Loi modifiant la Loi sur les transports en matière de camionnage en vrac », Adoption, *Journal des débats*, 36-1, n° 81 (17 décembre 1999).

5.4.2 Documents non parlementaires

5.4.2.1 Rapports d'enquête, rapports de commissions

QUÉBEC, Comité d'étude de la cédule des justes salaires au sujet des taux de transport, *Rapport du Comité d'étude de la cédule des justes salaires au sujet des taux de transport*, 1966 (président : René Lippé).

QUÉBEC, Comité d'experts sur le statut des camionneurs-propriétaires, *Rapport*, Ministère des Transports et Ministère du Travail, 1999 (président : Jean Bernier).

QUÉBEC, Ministère des Transports, Direction du transport routier des marchandises, *Le camionnage pour compte d'autrui au Québec*, Québec, 1989 (auteur : Gilles Gonthier). En ligne (pdf) : <http://www.bv.transports.gouv.qc.ca/mono/1138664.pdf>

QUÉBEC, Groupe de travail sur la déréglementation, *Réglementer moins et mieux*, Québec, 1986 (président : Reed Scowen).

QUÉBEC, Ministère des Richesses Naturelles, *Carrières Lagacé Construction Ltée*, Québec, 1963 (auteur : Louis-Henri Rinfret). En ligne: <<http://gg.mines.gouv.qc.ca/documents/examine/GM13545/GM13545.pdf>>

QUÉBEC, Ministère de la Voirie, *Étude critique des conséquences économiques de l'application du rapport Lippé*, 1968 (auteur : Jean Normand).

QUÉBEC, Ministère des Transports, *Portrait de l'industrie du camionnage en vrac au Québec*, Direction générale du transport routier de marchandises et Division des politiques économiques, Janvier 2018 [non publié]

5.4.2.2 Bulletins

QUÉBEC, Ministère des Transports, « Le camionnage en vrac : entente sur l'application d'un nouvel encadrement du camionnage en vrac au Québec à compter du 1er janvier 2000 » (Bulletin Info-camionnage no 07.11.99), Québec, Transports Québec, 1999.

5.4.2.3 Mémoires déposés en commissions d'enquête ou en commissions parlementaires

ASSOCIATION DES CONSTRUCTEURS DE ROUTES ET GRANDS TRAVAUX DU QUÉBEC, *Mémoire*, Québec, 1968.

ASSOCIATION NATIONALE DES CAMIONNEURS ARTISANS INDÉPENDANTS INC. et al, *Étude des Vingt recommandations du Rapport Lippé relatives au camionnage public moyennant considération pécuniaire et non contrôlé par la Régie des Transports*, Saint-Roch-de-Mékinac (QC), Fédération des associations des camionneurs de la Mauricie, 1968.

ASSOCIATION NATIONALE DES CAMIONNEURS ARTISANS INDÉPENDANTS INC., *Mémoire de l'Association nationale des camionneurs artisans indépendants inc. présenté à la Commission parlementaire des transports, siégeant le 23 juin 1971, 1971*. En ligne : https://www.bibliotheque.assnat.qc.ca/DepotNumerique_v2/AffichageFichier.aspx?id=121918

ASSOCIATION NATIONALE DES CAMIONNEURS INDÉPENDANTS INC, *Mémoire à la Commission d'enquête sur les taux de transport des camions à bascule*, (auteur : William Lemelin) 1966.

5.4.2.4 Rapports annuels

QUÉBEC, Commission des transports du Québec, *Rapport annuel de gestion 2020-2021*, 2021.

QUÉBEC, Ministère des Transports, *Rapport annuel 2000-2001*, Ste-Foy (Qc), Les Publications du Québec, 2001.

QUÉBEC, Ministère de la Voirie, *Rapport de l'exercice au 31 mars 1964*, Québec, 1964

QUÉBEC, Ministère de la Voirie, *Rapport de l'exercice au 31 mars 1965*, Québec, 1965.

QUÉBEC, Ministère de la Voirie, *Rapport de l'exercice au 31 mars 1966*, Québec, 1966.

5.4.2.5 Autres rapports

QUÉBEC, Beauchemin-Beaton-Lapointe Inc, *Étude sur l'équilibre des marchés prévisibles du camionnage en vrac au Québec : rapport final*, Montréal, 1992.

QUÉBEC, Ministère de l'Industrie et du Commerce, Bureau de recherches économiques Division des études régionales, *Division du Québec en dix régions et vingt-cinq sous-régions administratives*, Québec, 1967.

QUÉBEC, Direction du transport routier des marchandises, *Rapport sur l'évolution du camionnage en vrac depuis 1965 ; Rôle de Commission des transports*, Québec, Ministère des Transports, 1975. En ligne : <https://www.bibliotheque.assnat.qc.ca/DepotNumerique_v2/AffichageFichier.aspx?id=121770>

5.4.2.6 Cahiers des charges et devis généraux et cahiers de clauses générales

QUÉBEC, Ministère des Transports, *Cahier de clauses générales*, (1^{er} août 1979).

QUÉBEC, Ministère des Transports, *Cahier de clauses générales*, (15 février 1985).

QUÉBEC, Ministère des Transports, *Cahier des charges et devis généraux, Infrastructures routières : construction et réparation, Édition 1997*, Québec, Les Publications du Québec, 1997.

QUÉBEC, Ministère des Transports, *Cahier des charges et devis généraux, Infrastructures routières : construction et réparation, Édition 2019*, Québec, 2018. En ligne : <<https://collections.banq.qc.ca/ark:/52327/2226748>>

QUÉBEC, Ministère de la Voirie, *Amendements au Cahier des charges et devis généraux*, (4 juin 1968).

QUÉBEC, Ministère de la Voirie, *Amendements au Cahier des charges et devis généraux*, (révision du 21 août 1970).

5.4.2.7 Procès-verbaux

QUÉBEC, Groupe de travail sur le rapport Lippé, *Procès-verbal*, 1^{ère} séance (11 juillet 1968) [non publié].

QUÉBEC, Groupe de travail sur le rapport Lippé, *Procès-verbal*, 3^e séance (22 août 1968) [non publié].

QUÉBEC, Groupe de travail sur le rapport Lippé, *Procès-verbal*, 5^e séance (19 septembre 1968) [non publié].

5.4.2.8 Dictionnaires

CANADA, Bureau de la traduction, *TERMIUM Plus*. En ligne : <<https://www.btb.termiumpius.gc.ca/>>

QUÉBEC, Office québécois de la langue française, *Banque de dépannage linguistique*. En ligne : <<http://bdl.oqlf.gouv.qc.ca/>>

QUÉBEC, Office québécois de la langue française, *Grand dictionnaire terminologique*. En ligne : <<https://gdt.oqlf.gouv.qc.ca/>>

QUÉBEC, Assemblée nationale, *Dictionnaire des parlementaires du Québec de 1764 à nos jours*. En ligne : <<http://www.assnat.qc.ca/fr/membres/notices/index.html>>

5.4.2.9 Transcriptions de conférences de presse

« Conférence de presse de M. Raymond Mailloux », 26 juillet 1973. En ligne : <www.bibliotheque.assnat.qc.ca/DepotNumerique_v2/AffichageFichier.aspx?id=51110>.

5.4.2.10 Sites Internet

QUÉBEC, Ministère des Transports, « Camionnage en vrac ». (page consultée le 25 juillet 2021) En ligne : *Ministère des Transports* <<https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/entreprises-partenaires/ent-camionnage/Pages/Camionnage-en-vrac.aspx>> [https://perma.cc/D2JS-AFPN]

5.5 DOCUMENTATION INTERNATIONALE

OCDE, *Rapport de l'OCDE sur la réforme de la réglementation : synthèse*, Paris, OCDE, 1997. En ligne (pdf): <<http://www.oecd.org/fr/reormereg/politique-reglementaire/34980637.pdf>> [perma.cc/Y2WD-8TCZ]

5.6 AUTRES DOCUMENTS

5.6.1 Périodiques

D'AMOURS, Martine, « Les logiques d'action collective d'associations regroupant des travailleurs indépendants » (2010) 65:2 RI 257.

D'AMOURS, Martine, « Travail précaire et gestion des risques : vers un nouveau modèle social ? » (2009) 61 Lien soc & Politiques 109.

5.6.2 Monographies

BEAULIEU, Carl, *Les bâtisseurs Dufour*, Chicoutimi, Éditions du Patrimoine, 2014.

BILODEAU, Pier-Luc et Jean Sexton, *Initiation à la négociation collective*, 2^e éd, Québec, Presses de l'Université Laval, 2013.

BOISVERT, Yves et Francis Moreault, dir, avec la collaboration de Karine Prémont et Louise Campeau, *Les jeux de transfert de régulation. L'éthique des affaires et la déréglementation*, Saint-Nicolas (Qc), Les Presses de l'Université Laval, 2003.

CRANFORD, Cynthia J et al, *Self-Employed Workers Organize: Law, Policy and Unions*, Montréal, McGill-Queen's University Press, 2005.

LEMIEUX, Vincent, et Raymond Hudon, avec la collaboration de Nicole Aubé, *Patronage et politique au Québec, 1944-1972*, Montréal, Boréal Express, 1975.

NOISEUX, Yanick, *Transformations des marchés du travail et innovations syndicales au Québec*, Québec, Presses de l'Université du Québec, 2014.

5.6.3 Rapports de recherche

D'AMOURS, Martine, (avec la collaboration d'Alexandre Arsenault), *Nouvelles formes d'emploi, représentation collective et régimes alternatifs de rapports collectifs de travail*, 2^e éd, Alliance de recherche universités-communautés (ARUC), Université Laval, 2015.

LAGACÉ, Chantale, et Alexis Robin-Brisebois (avec la collaboration Emmanuelle Tassé), *Travail indépendant et rapports collectifs de travail : étude de six regroupements de travailleurs indépendants*, Groupe de recherche sur les transformations du travail, des âges et des politiques sociales (TRANSPOL), INRS Urbanisation, Culture et Société, 2004.

5.6.4 Notes de recherche

NOISEUX, Yanick, *La déréglementation dans le transport routier au Québec : précarisation du travail et luttes des camionneurs indépendants*, Observatoire des Amériques, Centre d'études sur l'intégration et la mondialisation, Université du Québec à Montréal, 2006.

5.6.5 Dictionnaires

BIMBENET, Charles dir, *Grand Robert & Collins* – Version numérique (4.1), Paris, Dictionnaires Le Robert – SEJER, 2021.

CAJOLET-LAGANIÈRE, Hélène, Pierre Martel et Chantal-Édith Massonainsi, *Usito*, Sherbrooke, Université de Sherbrooke. En ligne : <<https://usito.usherbrooke.ca/>>

DE VILLERS, Marie-Éva, *Multidictionnaire de la langue française*, 7^e éd, Montréal, Québec Amérique, 2021.

5.6.6 Journaux, fils de presse et autres sources de nouvelles

« 5 camions de Montréal Paving ont été dynamités dans la nuit de samedi et les dommages se situent à \$200,000 », *Le Journal de Montréal*, (2 août 1965) 2.

« 11 camionneurs en grève reprennent leur liberté », *Le Journal de Montréal*, (11 août 1965) 6.

« 200 camionneurs devaient marcher cet après-midi sur le Parlement », *La Presse [de Montréal]*, (14 septembre 1965) 2.

« 300 camionneurs sont déjà dans la Vieille Capitale », *L'Action [de Québec]*, (14 septembre 1965) 9.

« Assemblée », *Montréal-Matin*, (26 juillet 1965) 3.

AUBIN, François, « Grève de sympathie envers des confrères détenus », *La Tribune [de Sherbrooke]*, (14 août 1965) 4.

BEAUDOUIN, Jean-Marc, « Le syndicalisme abolira tout le système du favoritisme », *Le Nouvelliste [de Trois-Rivières]*, (27 avril 1968) 11.

BÉDARD, Claude, et Jacques Dallaire, « L'impression a été retardée », *L'Action [de Québec]*, (8 février 1967) 17.

BÉLIVEAU, André, « Les camionneurs sont satisfaits du règlement », *La Presse [de Montréal]*, (12 août 1965) 2.

BELLEMARE, André, « Attendre le rapport de la commission d'enquête », *Le Nouvelliste [de Trois-Rivières]*, (19 août 1966) 4.

BELLEMARE, Pierre, « Bourassa placé au pied du mur par les camionneurs artisans », *L'Action [de Québec]*, (26 février 1972) 1.

BELLEMARE, Pierre, « Ultimatum des camionneurs au gouvernement : "Nous voulons un pouvoir de négociation" », *L'Action [de Québec]*, (23 août 1971) 3.

« Bellemare reçoit avec réserve un mémoire sur le transport par camion à bascule », *La Presse [de Montréal]*, (17 juillet 1969) 40.

BERBERI, Gabriel, « Les hostilités s'ouvrent entre les associations de camionneurs », *Le Soleil [du Saguenay-Lac-Saint-Jean]*, (28 mars 1973) 7.

BERNIER, Maurice, « Les propriétaires de camions à bascule gagnent », *Montréal-Matin*, (12 août 1965) 3.

BLONDIN, Bertrand, « Travaux paralysés à Saint-Jérôme », *L'Avenir du Nord [de Saint-Jérôme]*, (4 août 1965) 17.

BOUCHARD, Jacques, « Une seule association représentera désormais les camionneurs artisans », *L'Action [de Québec]*, (22 septembre 1969) 2.

BOURASSA, Marcel, « Le camion s'affirme actuellement le moyen dominant de transport [sic] », *Le Soleil [de Québec]*, (18 février 1960) 3

BRANCON, Raymond, « Le patronage politique crée les problèmes dans les comtés ruraux », *Le Soleil [de Québec]*, (1^{er} mai 1969) 48.

BRANCON, Raymond, « Trois associations de petits camionneurs se fusionnent », *Le Soleil [Québec]*, (3 juin 1969) 14.

BRUN, Claude, « Un policier de Saint-Eustache est condamné à un mois », *La Presse [de Montréal]*, (22 avril 1966) 8.

BRUNEAU, Roger, « Intervention du provincial dans le conflit des camions », *L'Action [Québec]*, (12 août 1965) 18.

« Camionnage en vrac - Le ministre des Transports maintient l'encadrement du courtage », *Canada NewsWire* (20 décembre 2006).

« Camionneurs en grève armés de revolvers ? », *La Presse [de Montréal]*, (27 juillet 1965) 3.

« Camionneurs invités à s'occuper de leurs affaires au Québec », *La Tribune [de Sherbrooke]*, (5 septembre 1967) 3.

« Camionneurs libérés : deux à leur procès », *La Presse [de Montréal]*, (8 septembre 1965) 14.

« "Camions à bascule : il est urgent pour le gouvernement d'assurer la sécurité d'emploi des camionneurs-artisans" – M. William Lemelin », *La Presse [de Montréal]*, (30 septembre 1965) 8.

« Camions à bascule : violence, sabotage et 14 arrestations », *La Presse [de Montréal]*, (10 août 1965) 3.

« Camion saccagé », *La Presse [de Montréal]*, (3 août 1965) 6.

CHAMPAGNE, Pierre, « L'Association nationale des camionneurs veut être reconnue à tout prix comme interlocuteur valable par le gouvernement », *Le Soleil [de Québec]*, (15 avril 1971) 11.

CHAMPAGNE, Pierre, « Les camionneurs artisans promettent du grabuge à défaut d'être reconnus », *Le Soleil [de Québec]*, (23 août 1971) 1.

« Chez les camionneurs, la situation s'aggrave sans espoir de règlement », *Le Devoir [de Montréal]*, (11 août 1965) 3.

CIMON, Jacques, « Confusion au sujet du rôle que joue M. Arsenault dans un conflit ouvrier », *Le Soleil [de Québec]*, (26 août 1965) 8.

« Cinq camionneurs accusés de voies de fait et de méfait public », *La Presse [de Montréal]*, (30 juillet 1965) 35.

« Clause de protection pour les camionneurs locaux ? », *Le Nouvelliste [de Trois-Rivières]*, (15 août 1963) 12.

« Commentaires de M. Arsenault », *Le Soleil [de Québec]*, (23 août 1965) 11.

« Complains Teamsters Molested », *The Montreal Star*, (27 juillet 1965) 1.

« Cournoyer prêt à remplacer Laporte », *La Presse [de Montréal]*, (29 octobre 1970) A1.

DAOUST, Gilles et François Trépanier, « Les camionneurs de Lotbinière consentent à lever leur blocus », *La Presse [de Montréal]*, (22 juin 1966) 2.

DAOUST, Gilles, « Voirie : des camionneurs forment un blocus contre les "patroneux" », *La Presse [de Montréal]*, (21 juin 1966, 2^e éd.) 1.

DE GUISE, Jean, « Truckers Arraigned On Violence Charges », *The Gazette [de Montréal]*, (11 août 1965) 13.

« Demande d'une enquête et appel à la justice au sujet des camionneurs », *La Tribune [de Sherbrooke]*, (22 août 1970) 4

DÉRY, Claude, « La PP à l'aide de la Voirie », *La Tribune [de Sherbrooke]*, (12 août 1965) 1.

« Des fiers-à-bras comparaissent en cour pour assaut et vandalisme », *Le Journal de Montréal*, (26 août 1965) 6.

« Des fiers-à-bras continuent de briser des camions à coups de masse et de barres de fer », *Le Journal de Montréal*, (7 août 1965) 4.

« Des camionneurs protestent contre leur entrepreneur », *Le Soleil [de Québec]*, (31 juillet 1965) 36.

DESGAGNÉ, Roch, « Les besoins du transport en vrac détermineront le nombre des véhicules », *Le Soleil [de Québec]*, (27 juillet 1973) 6.

DESGAGNÉ, Roch, « Les deux adversaires se retrouvent d'accord contre le gouvernement », *Le Soleil [de Québec]*, (26 février 1972) 13.

DUFRESNE, Claude, « Les pneus à crampons et l'état des routes », *L'Action*, (23 avril 1970) 6.

« Écho "des camions à bascule" », *La Presse*, (26 août 1965) 11.

« Encore un incident », *Montréal-Matin*, (27 juillet 1965) 8.

FALARDEAU, Louis, « La "grève" des propriétaires de camions à bascule se poursuit, ponctuée de violence », *La Presse [de Montréal]*, (7 août 1965) 3.

FALARDEAU, Louis, « L'intervention de Québec peut seule mettre fin au conflit », *La Presse [de Montréal]*, (10 août 1965) 3.

« Five Trucks Blown Up In Park Lot », *The Montreal Star*, (2 août 1965) 4.

« Four Men Arrested In Strike », *The Gazette*, (26 juillet 1965) 13.

« Fusion des rouliers », *La Patrie [de Montréal]*, (1^{er} octobre 1947) 3.

GAUDREAU, Léonce, « Les camionneurs opérait pour la syndicalisation », *Le Soleil [de Québec]*, (28 avril 1969) 26.

GAUDREAU, Robert, « Une cinquantaine de camionneurs en colère », *La Tribune [de Sherbrooke]*, (21 septembre 1971), éd. partielle de Drummondville.

GAUDREAU, Robert, « Une invitation à dîner empêche le blocage systématique des chantiers », *La Tribune [de Sherbrooke]*, (27 septembre 1971) 4.

GIRARD, Normand, « Dix régions administratives et vingt-cinq sous-régions », *Le Soleil [de Québec]*, (20 janvier 1966) 30.

GIRARD, Normand, « Entente conclue entre les propriétaires de camions à bascule et les entrepreneurs en construction de routes », *Le Soleil [de Québec]*, (12 août 1965) 54.

GIRARD, Normand, « L'application des recommandations du rapport Lippé ne représenterait pas de difficulté », *Le Soleil [de Québec]*, (18 mars 1968) 3.

GIROUX, Guy, « L'Association des camionneurs artisans demande qu'on les reconnaisse légalement », *L'Action [de Québec]*, (3 mai 1971) 3.

« Grand ralliement provincial de tous les employés du gouvernement du Québec », *L'Action [de Québec]*, (3 août 1965) 5.

GRAVEL, Claude, « Camionneurs : nouvelle charte », *La Presse [de Montréal]*, (5 mai 1967) 56.

« Grève des camionneurs », *Le Devoir [de Montréal]*, (26 juillet 1965) 3.

« Grève des camions à bascule : autre incident », *La Presse [de Montréal]*, (26 juillet 1965, 2^e éd.) 2.

« Hamel Transport Limitée », *Le Nouvelliste [de Trois-Rivières]*, (14 novembre 1970) 11.

HARDY, J.-L., « Quelque 125 camionneurs protestent ! », *Le Soleil [de Québec]*, (27 mars 1962) 19.

« Jetée Mackay : des poids-lourds ont tenté d'interdire l'accès du chantier de l'exposition », *Le Devoir [de Montréal]*, (28 juillet 1965) 3.

« La grève des rouliers : coup de feu », *La Presse [de Montréal]*, (28 juillet 1965) 1.

« La mésentente règne chez les propriétaires de camions à bascule », *La Presse [de Montréal]*, (4 mars 1966) 48.

LA PRESSE CANADIENNE, « Des camionneurs de Matane bloquent l'entrée d'une carrière », *La Presse [de Montréal]*, (25 août 1965) 72.

LA PRESSE CANADIENNE, « Grève des propriétaires de camions : comparution de 12 personnes à la suite d'incidents », *L'Action [de Québec]*, (11 août 1965) 5.

LA PRESSE CANADIENNE, « La grève des camions à bascule a des échos devant le tribunal », *Le Nouvelliste [de Trois-Rivières]*, (11 août 1965) 1.

LA PRESSE CANADIENNE, « L'Association coopérative reconnue comme agent des camionneurs des comtés de Duplessis et de Saguenay », *L'Action [de Québec]*, (11 mai 1965) 10.

LA PRESSE CANADIENNE, « Mémoire des propriétaires de camions à bascule », *Le Nouvelliste [de Trois-Rivières]*, (24 août 1965) 10.

LA PRESSE CANADIENNE, « Québec projette de réorganiser les transports », *Le Soleil [de Québec]*, (15 septembre 1970) 17.

LA PRESSE CANADIENNE, « Sept adjoints parlementaires nommés par Bourassa », *Le Nouvelliste [de Trois-Rivières]*, (4 juin 1970) 10.

LA PRESSE CANADIENNE, « Une commission fixera les prix du transport des matériaux de construction des routes », *Le Nouvelliste [de Trois-Rivières]*, (26 août 1965) 24.

LADOUCEUR, Antoine, « Commission d'enquête instituée », *Le Soleil [de Québec]*, (26 août 1965) 7.

LAFRENIÈRE, Jacques, « Camions à bascule : la situation est chaotique », *La Presse [de Montréal]*, (19 août 1965) 3.

LAFRENIÈRE, Jacques, « Les propriétaires de camions à bascule font la grève pour être mieux payés », *La Presse [de Montréal]*, (24 juillet 1965) 28.

LAFRENIÈRE, Jacques, « Loin d'être terminée la grève des camions à bascule menace de prendre de l'ampleur », *La Presse [de Montréal]*, (18 août 1965) 3.

LAFRENIÈRE, Jacques, « Lundi, les propriétaires de camions à bascule manifesteront à Québec », *La Presse [de Montréal]*, (11 septembre 1965) 1.

LAFRENIÈRE, Jacques, « Menace d'une grève d'une semaine dans toute la province », *La Presse [de Montréal]*, (3 septembre 1965) 3.

LAFRENIÈRE, Jacques, « Une grève pourrait paralyser la construction de routes au Québec », *La Presse [de Montréal]*, (7 septembre 1965) 3.

« La grève des rouliers s'étend et s'envenime », *Montréal-Matin*, (29 juillet 1965) 2.

LAPALME, Michel, « Fin de la grève des camions à bascule », *La Presse [de Montréal]*, (12 août 1965) 1.

LAPERRIÈRE, Maurice, « Camions à bascule : il se peut qu'un règlement intervienne aujourd'hui », *La Presse [de Montréal]*, (16 septembre 1965) 1.

LASSONDE, Normand, « "Ce sont les syndiqués qui font du patronage" », *Le Nouvelliste [de Trois-Rivières]*, (4 octobre 1967) 19.

LASSONDE, Normand, « Des camionneurs déclenchent une grève à Saint-Narcisse », *Le Nouvelliste [de Trois-Rivières]*, (3 octobre 1967) 11.

LASSONDE, Normand, « Grève de protestations de 150 camionneurs », *Le Nouvelliste [de Trois-Rivières]*, (24 août 1967) 3.

LASSONDE, Normand, « La grève des camionneurs du comté de Champlain est finalement réglée », *Le Nouvelliste [de Trois-Rivières]*, (5 octobre 1967) 22.

LASSONDE, Normand, « Les travaux reprennent enfin dans le comté de Champlain », *Le Nouvelliste [de Trois-Rivières]*, (30 septembre 1967) 3.

LASSONDE, Normand, « M. Francoeur accusé de "patronage" », *Le Nouvelliste [de Trois-Rivières]*, (8 septembre 1967) 3.

LASSONDE, Normand, « M. Francoeur à nouveau accusé de patronage », *Le Nouvelliste [de Trois-Rivières]*, (13 septembre 1967) 3.

« La violence éclate », *Montréal-Matin*, (24 juillet 1965) 2.

« Le conflit prend de graves proportions », *Montréal-Matin*, (28 juillet 1965) 2.

« Le congrès sera présidé par M. Alfred Hamel », *Progrès-dimanche [de Chicoutimi]*, (6 avril 1969) 11.

« Le maire de Granby appuie l'initiative des camionneurs », *La Tribune [de Sherbrooke]*, (14 août 1965) 4.

« Le mandat du comité Lippé », *Le Soleil*, (18 mars 1968) 3.

LEMIEUX, Louis, « Craintes de voir disparaître les camionneurs-artisans », *Le Soleil [de Québec]*, (28 mars 1968) 10.

« Lesage Orders Quick End To Truck Strike Violence: Also Warns Contractors To Obey Law », *The Montreal Star*, (12 août 1965) 1.

« Les camions à bascule : la grève reprend sur la route no 3 et le conflit menace de s'étendre », *La Presse [de Montréal]*, (31 août 1965) 3.

« Les camionneurs de la Mauricie une action de la part de Bellemare [sic] », *Le Soleil [de Québec]*, (11 octobre 1967) 10.

« Les camionneurs jerômiens veulent mettre fin au conflit » », *L'Avenir du Nord [de Saint-Jérôme]*, (11 août 1965) 5.

« Les camionneurs ne pourraient signer de convention collective de travail », *La Presse [de Montréal]*, (6 août 1965) 3.

« "Les camionneurs ont été spoliés de 5 millions" – William Lemelin », *La Presse [de Montréal]*, (18 septembre 1965) 14.

« Les camionneurs réclament des contrats de transport de la firme Morin Inc. », *L'Action [de Québec]*, (13 juin 1964) 13.

« Les propriétaires de camions à bascule : GRANDE VICTOIRE », *Montréal-Matin*, (13 août 1965) 3.

« Les propriétaires de camions à bascule songent à organiser bientôt une marche sur Québec », *La Presse [de Montréal]*, (8 septembre 1965) 3.

« Les Teamsters protestent », *Montréal-Matin*, (27 juillet 1965) 8.

LESAGE, Gilles, « Peu d'enthousiasme face à une Régie du camionnage public », *Le Devoir [de Montréal]*, (17 juillet 1969) 3.

« Lesage se dit surpris », *L'Action [de Québec]*, (14 septembre 1965) 9.

« Les camionneurs de la Côte-Nord auront plus de 50% des contrats de "Manic" », *Le Soleil [de Québec]*, (26 juillet 1962) 2.

« Les camionneurs du comté de Wolfe ont repris le travail », *La Tribune [de Sherbrooke]*, (1^{er} septembre 1970) 4.

LESSARD, Jean-Roch « Des camionneurs victimes de "patronage" », *La Tribune [de Sherbrooke]*, (21 juillet 1966) 22.

LESSARD, Jean-Roch, « Des camionneurs victimes de "patronage" dans le comté de Drummond », *La Tribune [de Sherbrooke]*, (21 juillet 1966) 22

LESSARD, Jean-Roch, « Le conflit s'envenime chez les camionneurs à la Modern Paving », *La Tribune [de Sherbrooke]*, (23 juillet 1966) 4.

LESSARD, Jean-Roch, « "Tout le monde a le droit de travailler", (Mélançon) », *La Tribune [de Sherbrooke]*, (21 juillet 1966) 22.

« Le Syndicat des camionneurs de Lévis adhère à l'Association du camionnage », *Le Soleil [de Québec]*, (29 juin 1968) 19.

« Le Syndicat des camionneurs progressifs Ltée en face d'un système de préférence », *La Tribune [de Sherbrooke]*, (30 août 1966) 3 (éd. Drummondville).

« Le syndicat des Teamsters s'en prend aux camionneurs en grève », *La Presse [de Montréal]*, (27 juillet 1965) 2.

LEVASSEUR, Roger, « Arrêt de travail des camionneurs à la Modern Paving », *Le Nouvelliste [de Trois-Rivières]*, (22 juillet 1966) 7, (édition de Victoriaville).

LEVASSEUR, Roger, « LE CONFLIT DES CAMIONNEURS SE FAIT SENTIR À ST-WENCESLAS », *Courrier-Sud [de Nicolet]*, (13 juillet 1966) 1.

LEVASSEUR, Roger, « Le congrès provincial de l'Association des camionneurs artisans indépendants vise à regrouper les propriétaires », *Le Nouvelliste [de Trois-Rivières]*, (17 avril 1971) 9.

LEVASSEUR, Roger, « Le député Gardner se défend bien de faire du patronage », *Le Nouvelliste [de Trois-Rivières]*, (19 août 1966) 7, éd. partielle de Victoriaville.

LEVASSEUR, Roger, « Les camionneurs non syndiqués sont ceux qui retardent la réglementation -M. Hébert », *Le Nouvelliste [de Trois-Rivières]*, (12 juillet 1966) 7 (éd. de Victoriaville).

LEVASSEUR, Roger, « Un conflit de camionneurs paralyse une carrière à St-Wenceslas », *Le Nouvelliste [de Trois-Rivières]*, (5 juillet 1966) 13.

« Lévesque : l'Hydro-Québec n'est pas une société de bienfaisance », *Le Devoir*, (23 juillet 1962) 12.

« L'Expo de 67 demandera un effort démesuré à la Voirie », *Le Soleil [de Québec]*, (8 février 1963) 3.

« L'Hydro reconnaît la coopérative comme seul et unique représentant », *Le Devoir [de Montréal]*, (11 mai 1965) 1.

« Lizotte est prêt à plaider cette cause à l'Assemblée nationale », *Le Soleil [de Québec]*, (13 novembre 1969) 29.

LIZOTTE, Réjean, « Protestation de camionneurs contre la politique de patronage », *L'Action [de Québec]*, (16 août 1966) 16.

« Manifestation de camionneurs », *L'Événement [de Québec]*, (13 septembre 1965) 1.

MARCEAU, Roger, « Les camionneurs indépendants chez le ministre le 21 », *La Presse [de Montréal]*, (10 mai 1969) 22.

MARCOUX, Fortunat, « Les chantiers fermés, il n’y a pas eu de trouble », *Le Soleil [de Québec]*, (26 août 1970) 20.

MASSICOTTE, Benoît, « La situation pourrait dégénérer en une série de faillites retentissantes », *Le Soleil [de Québec]*, (23 janvier 1963) 34.

« Membre de l’Association nationale des Camionneurs indépendants Inc. », *L’Action [Québec]*, (10 août 1966) 10.

ML, « Affrontement entre associations de camionneurs : route 34 bloquée à St-Valère et à St-Norbert », *La Tribune [de Sherbrooke]*, (26 mai 1970) 5.

ML, « Les camionneurs du comté d’Arthabaska regroupés sous la bannière de l’ANCAI », *La Tribune [de Sherbrooke]*, (20 mai 1971) 4.

ML, « Un désaccord entre deux associations rivales de camionneurs devant les tribunaux : M. Eddy Gagné subira son examen volontaire le 29 décembre », *La Tribune [de Sherbrooke]*, (25 novembre 1970) 4

MORIN, Maurice, « "Les grèves vont trop loin lorsqu’elles atteignent le stade de la violence" – le juge Blain », *La Presse [de Montréal]*, (11 août 1965) 3.

MORIN, Maurice, « Quatre chauffeurs de camion sous le coup de nouvelles sanctions », *La Presse [de Montréal]*, (12 août 1965) 27.

M.S.P., « Une carrière de gravier est bloquée par des camionneurs », *Le Nouvelliste [de Trois-Rivières]*, (15 septembre 1967) 6.

NEBBS, « Truckers Tell Of Attacks », *The Montreal Star*, (25 août 1965) 1.

NORMAND, Gilles, « Le conflit des camionneurs prend une nouvelle tournure », *Le Nouvelliste [de Trois-Rivières]*, (11 juillet 1966) 10.

« Nouvelles offres aux camionneurs », *Montréal-Matin*, (7 août 1965) 3.

OUELLET, Gérald, « M. Alphonse Dufour dénonce les "manœuvres" de l'ACQ », *Le Soleil [de Québec]*, (17 mars 1969) 14.

OUELLET, Gérald, « Un conseil supérieur du transport », *Le Soleil [de Québec]*, (20 avril 1968) 27

« "Oui, il y a de nouveaux employés" – le sous-ministre », *La Presse [de Montréal]*, (21 juin 1966, 2^e   d.) 1.

PARADIS, Gilles, « Sept ministères se penchent sur le problème des camionneurs-artisans (Dufour) », *Le Soleil [de Québec]*, (7 juin 1971) 5.

PAUL, Françoise, « Manifestation de camionneurs pour conserver leur travail », *L'Action [de Québec]*, (2 octobre 1970) 3.

PICARD, Louise, « Une longue lutte est à prévoir dans le secteur du camionnage au Québec », *Le Soleil [du Saguenay-Lac Saint-Jean]*, (11 mai 1970) 21.

POITRAS, Uriel, « Le patronage existerait toujours », *L'Action [de Québec]*, (1^{er} septembre 1971) 1.

PRATTE, Gilles, « La grève des camionneurs prend de l'ampleur », *La Presse [de Montréal]*, (27 juillet 1965) 1.

PRATTE, Gilles, « Les grévistes lancent un appel aux propriétaires de petites carrières contre le "cartel" de Montréal », *La Presse [de Montréal]*, (3 août 1965) 1.

PRATTE, Gilles, « "Les rouliers ne peuvent agir comme syndiqués" – Cyprien Miron », *La Presse [de Montréal]*, (5 août 1965) 21.

PRATTE, Gilles, « Québec s'intéresse à la grève des propriétaires de camions à bascule », *La Presse [de Montréal]*, (4 août 1965) 3.

« Premier congrès des camionneurs », *L'illustration nouvelle [de Montréal]*, (29 mai 1940) 18.

PRINCE, Gérald, « Le ministère de la Voirie et l'association en viennent à une entente », *Le Nouvelliste [de Trois-Rivières]*, (27 septembre 1971) 8

PRONOVOST, Martin, « Des propriétaires de camions en grève arrêtent des camions sur la rive Sud », *La Presse [de Montréal]*, (6 août 1965) 3.

« Protestation des Teamsters contre "l'intimidation" », *Le Devoir [de Montréal]*, (27 juillet 1965) 7.

« Québec : il y a une enquête en cours sur les camions à bascule ! », *Le Devoir [de Montréal]*, (18 août 1966) 1.

« Quebec Moves In To End Area's Violent Truck Strike », *The Gazette [de Montréal]*, (12 août 1965) 2.

« Québec prévoit rendre permanent l'encadrement actuel du camionnage en vrac », *Canada NewsWire* (29 novembre 2017).

« "Querelle ou non, fondation d'une nouvelle association nationale de propriétaires de camions" – M. William Lemelin », *La Presse [Montréal]*, (7 mars 1966) 3.

« Règlement du litige des camionneurs de Lotbinière », *Le Soleil [de Québec]*, (22 juin 1966) 16.

« Règlement provisoire », *Le Soleil [de Québec]*, (3 octobre 1970) 22.

« Rien de nouveau », *Montréal-Matin*, (3 août 1965) 6.

RIOUX, Jacques, « La Régie des transports doit avoir une mainmise sur tout le camionnage (L'Association du camionnage) », *Le Soleil [de Québec]*, (10 novembre 1965) 63.

RIOUX, Jacques, « Les camionneurs s'en prennent au favoritisme », *L'Événement [de Québec]*, (14 septembre 1965) 1.

RIOUX, Jacques, « Marche des camionneurs sur le parlement: dénonciation du favoritisme », *Le Soleil [de Québec]*, (14 septembre 1965) 14.

RIOUX, Jacques, « Retour au travail des camionneurs-artisans », *L'Événement [de Québec]*, (16 septembre 1965) 36.

RIOUX, Michel, « Il y a trop de camionneurs artisans pour les travaux à exécuter -(Fernand Lizotte) », *L'Action [Québec]*, (28 avril 1969) 2.

RIOUX, Michel, « Le camionnage : dernier bastion du 'patronnage' [sic] », *L'Action [Québec]*, (26 avril 1969) 2.

RIOUX, Michel, « "Trop de camionneurs!" », *L'Action [Québec]*, (1^{er} mai 1969) 2.

« Rive Sud : nouvelle crise chez les propriétaires de camions », *La Presse [de Montréal]*, (28 août 1965) 27.

« Sabotage à Saint-Michel : cinq camions à bascule sont dynamités et brûlent », *La Presse [de Montréal]*, (2 août 1965) 3.

« Situation fort tendue entre deux associations rivales de camionneurs », *Le Soleil [de Québec]*, (25 août 1970) 2.

ST-ARNAUD, Royal, « Compromis entre les camionneurs artisans et le ministre de la Voirie », *Le Nouvelliste [de Trois-Rivières]*, (8 mai 1972) 11.

ST-ARNAUD, Royal, « Entente avec l'Association des camionneurs artisans », *Le Nouvelliste [de Trois-Rivières]*, (17 avril 1972) 12.

ST-ARNAUD, Royal, « Fusion de l'Association des camionneurs », *Le Nouvelliste [de Trois-Rivières]*, (10 avril 1971) 8.

ST-ARNAUD, Royal, « Une centaine de camionneurs ont marché sur Québec », *Le Nouvelliste [de Trois-Rivières]*, (5 octobre 1970) 5.

ST-ARNAUD, Royal, « Une seule grande association du camionnage au Québec », *Le Nouvelliste [de Trois-Rivières]*, (14 décembre 1970) 8.

ST-LAURENT, Claude, « Lizotte est contre l'idée d'une régie indépendante », *L'Action [de Québec]*, (18 juillet 1969) 11.

« TENTATIVE MANQUÉE À L'EXPO », *Le Journal de Montréal*, (28 juillet 1965) 4.

TESSIER, Claude, « Le blocus routier est levé », *Le Soleil [de Québec]*, (30 mars 1962) 1.

THE CANADIAN PRESS, "300 dump truck owners converge on Quebec City", *Sherbrooke Daily Record*, (14 septembre 1965) 7.

THE CANADIAN PRESS, "Truckers' Protest Turns Into Traffic Snarl", *The Gazette [de Montréal]*, (16 septembre 1965) 4.

« Three Truck Drivers Charged », *The Montreal Star*, (30 juillet 1965) 21.

TRÉPANIÉ, François, « Des camionneurs manifestent contre le favoritisme devant la maison du député Bernatchez, à St Flavien », *La Presse [de Montréal]*, (16 août 1966, dernière éd.) 1.

TRÉPANIÉ, François, « Il est de mon devoir d'alerter l'opinion publique – M. Parent », *La Presse*, (13 août 1966) 1

TRÉPANIÉ, François, « Lafontaine refuse d'intervenir dans Lotbinière avant le rapport Lippé », *La Presse [de Montréal]*, (19 août 1966) 29.

TRÉPANIÉ, François, « "L'Association elle-même depuis 1960 favorise le patronage" – le député Bernatchez », *La Presse [de Montréal]*, (21 juin 1966, dernière éd.) 2.

TRÉPANIÉ, François, « Racket dans les associations de camionnage de Lotbinière – Johnson », *La Presse [de Montréal]*, (17 août 1966) 1.

TRÉPANIÉ, François, « Une fusion d'associations met fin au conflit des camionneurs du comté de Lotbinière », *La Presse [de Montréal]*, (22 septembre 1966) 45.

« Trois organismes de transport fusionnés », *La Presse [de Montréal]*, (19 août 1946) 6.

« Truck Drivers Block Expo Site Entrance », *The Gazette [de Montréal]*, (28 juillet 1965) 1.

« Truckers Accused Of Violence », *The Montreal Star*, (24 juillet 1965) 1.

« Un camion à bascule incendié », *La Presse [de Montréal]*, (20 août 1965) 7.

« Un député a le droit de recommander quelqu'un – Bernatchez », *La Presse [de Montréal]*, (16 août 1966, dernière éd.) 2

« Une autre grève des camionneurs reste possible », *Le Devoir [de Montréal]*, (1^{er} septembre 1965).

« Une centaine de camionneurs envahissent le parlement », *Le Soleil [de Québec]*, (2 octobre 1970) 3.

« Une coopérative des camionneurs sera créée », *Le Soleil [de Québec]*, (13 août 1963) 12.

« Une entente est intervenue entre les deux groupes de camionneurs », *La Tribune*, (28 août 1970) 5.

« Une guerre entre camionneurs se joue dans le comté de Wolfe », *La Tribune [de Sherbrooke]*, (20 août 1970) 5.

« Un véritable faisceau d'autoroutes amène les visiteurs aux portes de l'Expo 1967 », *L'Action [de Québec]*

5.6.7 Thèses et dissertations

D'AMOURS, Martine, *Le travail indépendant : une hétérogénéité construite socialement*, thèse de doctorat en sociologie, Université du Québec à Montréal, 2003 [non-publiée], à la p 23. [D'Amours, 2003]

GAGNON, Mélanie, *Les régimes d'exception au Code du travail. Cadre analytique examinant les raisons de leur implantation et étude de leur qualification à titre de véritable régime de rapports collectifs du travail : le cas des camionneurs-propriétaires*, thèse de doctorat en relations industrielles, Université Laval, 2008.

OUELLET-POULIN, Roxane, *La représentation collective des travailleurs autonomes : mission impossible ou défi de taille ? Étude de cas*, mémoire de maîtrise en relations industrielles, 2009.

5.6.8 Pages Web et sites Internet

ASSOCIATION NATIONALE DES CAMIONNEURS ARTISANS INC., « RECUEIL DE TARIFS », en ligne : <<https://www.ancai.com/tarifs/40>> [perma.cc/3LHT-S6B5]

ASSOCIATION NATIONALE DES CAMIONNEURS ARTISANS INC., « ORGANISMES DE COURTAGE », En ligne : <<https://www.ancai.com/courtage/12>> [<https://perma.cc/FRB4-FGLG>]

5.6.9 Revues : organes d'associations et de syndicats

CONFÉDÉRATION DES SYNDICATS NATIONAUX, « Johnson pourrait sauver des dizaines de millions par année », *Le Travail* no 44 (mars 1968) 12.

SIMARD, Alain « Au service de la collectivité depuis 50 ans », *La Voix du Vrac*, 42:1 (Janvier-Février 2016) 15. En ligne : <<http://online.fliphtml5.com/umty/wpkh/>>