

## Le laisser-faire débridé de l'industrie du camionnage pour réduire les coûts La solution structurelle anti-GES passe par le rail et la décroissance

Le Canada et le Québec connaissent une forte détérioration des conditions de travail de l'emploi de camionneur, un des plus importants chez les hommes. Cette détérioration se remarque au point que le Globe and Mail, le quotidien phare du patronat canadien, en a fait l'objet d'une enquête spéciale intitulée « [L'absence de contrôle laisse les camionneurs sans protection](#) ». Il faut avoir à l'idée que le camionnage est un cœur de la logistique dont la mondialisation a fait le lien de la matrice économique, encore plus au Canada à cause de l'importance du commerce internationale avec les ÉU se faisant surtout par la route. De dire le résumé de l'enquête, « [I]l y a des symptômes d'une application insuffisante de la réglementation est l'essor d'un modèle économique illégal connu sous le nom de "classification erronée des salariés". Il s'agit de présenter à tort les chauffeurs comme des travailleurs indépendants, une catégorie de travailleurs qui ne bénéficie d'aucun droit fondamental en vertu de la législation fédérale du travail qui régit actuellement le transport routier interprovincial. [...] Au cours des années 2010, ce phénomène s'est considérablement étendu à l'ensemble du pays. Dans certaines régions, l'augmentation du nombre de conducteurs appartenant à cette catégorie a dépassé les 300 %. » Le salaire en a été fort impacté :

Les chauffeurs de camion à leur propre compte sans aides rémunérés versus ceux salariés  
Revenu annuel médian, 2011 à 2021, Canada, Statistique Canada



*Autrefois, le transport routier était la voie d'accès à la classe moyenne au Canada. [...] Dans le même temps, dans certaines villes, les chauffeurs ont vu leurs revenus chuter jusqu'au seuil de pauvreté. Et lorsque les employeurs ne versent tout simplement pas leur salaire, le système de réclamation ne leur vient souvent pas en aide, comme l'a révélé notre enquête. [...] Raminderjit Singh, qui a parcouru 29 000 kilomètres en deux mois, mais n'a touché que 1 000 dollars. [...]*

*Tout cela soulève des questions de sécurité, non seulement pour les chauffeurs routiers, mais aussi pour tous les usagers de la route. [...] Les longues heures passées sur la route sont source de tensions familiales, de solitude et de stress. [...] Ce problème exaspère non seulement les chauffeurs qui se sentent lésés, mais aussi les entreprises de transport routier qui affirment être contraintes de rivaliser avec des sociétés recourant à cette pratique illégale pour réduire leurs coûts salariaux.*

*Ottawa a déjà pris des mesures, notamment en renforçant les contrôles de l'Agence du revenu du Canada (ARC) sur les paiements versés par les entreprises de transport routier à leurs sous-traitants, et en lançant des campagnes d'inspection éclair auprès des entreprises de transport routier de la région du Grand Toronto. [...] Comme me l'a dit un défenseur des chauffeurs, « les entreprises inventent leurs propres règles ». [...] Alors que le travail précaire se généralise, les défenseurs des droits des travailleurs estiment que les mesures prises pour contrôler les entreprises de transport routier sont insuffisantes. Après avoir analysé des milliers d'entreprises*

*de transport routier dans quatre provinces, nous avons constaté que seule une infime partie d'entre elles avait déjà fait l'objet d'un audit de sécurité approfondi.*

Au Québec, on a pu constater l'inéptie du gouvernement pour contrôler cette industrie. [De titrer Radio-Canada](#) : « *Pollution des camions : Québec enquête sur des garages avec quatre ans de retard* » puis de commenter « *Le gouvernement était informé d'une fraude depuis 2022, mais il a attendu un reportage d'Enquête pour agir. [...] on découvre qu'aucun contrevenant n'a été inquiété durant toutes ces années.* » Cette enquête avait révélé « *que [des dizaines de milliers de camionnettes et de camions circulent sur les routes avec un système antipollution désactivé par des garages délinquants.](#) [...] Désactiver le système antipollution d'un camion équivaut à ajouter 34 camions sur les routes, selon une étude de l'Agence de protection de l'environnement des États-Unis.* » Ce ne sont pas seulement les garages qu'on néglige d'inspecter mais aussi les [camions sur les routes](#) car « *[s]ans contrôles routiers, les constats d'infraction liés aux poids lourds sont en chute libre. Les contrôleurs routiers n'effectuent plus d'interventions non planifiées depuis bientôt 15 mois* » faute de moyens et de pouvoirs que Québec tarde à leur accorder.

Il ne faut pas chercher de midi à quatorze heures le pourquoi de cette débandade qui inquiète même la patronat. Il s'agit d'arbitrer une contradiction. D'un côté se trouve la minimisation des frais de transport, si vitaux à la mondialisation, d'autant que le coût de l'essence et du diesel grimpe pour cause de guerre au Moyen-Orient. Il n'y a ici que deux facteurs essentiels variables, soit la main-d'œuvre et l'énergie, sur lesquels jouer. De l'autre il faut assurer le bon fonctionnement du système de transport que menace le far west du camionnage débridé au point que la circulation sur les autoroutes pour M. et Mme Tout-le-monde s'en trouve épeurante. Ajoutons-y une dose de poids lourds qui s'alourdissent, question de minimiser les coûts fixes, et en conséquence détériorent l'état de routes jusqu'à et y compris les nids-de-poule.

À court terme, travailleurs et réformateurs patronaux vont vouloir atténuer la contradiction. Les premiers le voudront pour améliorer leurs conditions de travail afin de gagner décemment leur vie sur la base d'un horaire qui garantisse à la fois vie familiale et sécurité routière avec un outil de travail qui tient bien la route. Les réformateurs vont plutôt insister sur le recours à la main-d'œuvre immigré et temporaire et sur la répression tout faisant miroiter le camionnage sans chauffeur. C'est l'intensité de la syndicalisation et de son combat qui fera la différence. La voie syndicale pourrait se déployer politiquement jusqu'à l'écosocialisme. Pour résoudre structurellement le dilemme, pourquoi pas développer un système parallèle de transport des marchandises basé sur le rail facile à électrifier lequel en plus minimise les émanations de gaz à effet de serre. Et encore mieux : basculer dans une société du soin et du lien en décroissance matérielle qui réduit au minimum la circulation des marchandises tout en assurant le plein emploi par le recyclage de la main-d'œuvre et la réduction du temps de travail à niveau de vie égal si ce n'est supérieur.

**Marc Bonhomme, 4 juin 2026**

[www.marcbonhomme.com](http://www.marcbonhomme.com) ; [bonmarc1@gmail.com](mailto:bonmarc1@gmail.com)

