

CAMIONNAGE FORESTIER : LES ENJEUX ET DÉFIS D'UN MÉTIER ATYPIQUE



Photo : MP pour Sylviculture La Vérendrye

Marc-André Gemme

Malgré les variations dans le marché du bois d'œuvre, les besoins en transport de bois sont toujours présents. Or, de nombreux défis touchent cette industrie, soit sur le plan du renouvellement de la main-d'œuvre, des conditions de travail, des coûts importants liés à ce domaine très spécialisé de l'industrie du transport lourd. Afin de mieux comprendre ces enjeux, nous avons discuté avec Mario Lemieux, conducteur de camion et représentant régional de l'Association nationale des camionneurs artisans (ANCAI).

À ce jour, très peu d'entreprises possèdent des flottes de camions pour le transport du bois. Ce sont essentiellement des particuliers qui font affaire directement avec l'exploitant forestier. « Certaines compagnies forestières font affaire avec des expéditeurs qui, eux, engagent des particuliers, a expliqué Mario Lemieux. Mais beaucoup d'entre elles engagent directement les camionneurs. »

Pour pouvoir transporter du bois, les camionneurs doivent obligatoirement obtenir un contrat de transport forestier auprès du Conseil de l'industrie forestière du Québec.

LES REVENUS

Le revenu des camionneurs se calcule au nombre de tonnes de bois qu'ils transportent de la forêt jusqu'à l'usine de transformation. « Toutes les industries sont équipées de balances à l'entrée de leurs sites, a indiqué

Mario Lemieux. Les redevances payées au ministère des Ressources naturelles sont également calculées à partir de ce poids. »

Des mesures compensatoires ont été mises en place pour pallier l'inconvénient d'aller chercher du bois dans des sites éloignés. « Ça fonctionne avec ce qu'on appelle des temps de cycle, a expliqué M. Lemieux. Selon les distances et les catégories de chemins, des vitesses sont établies. »

« La région doit être une des pires au niveau des ponts fermés ou en restriction de surcharge. Cette situation cause des détours importants, qui augmentent les frais chargés aux entreprises. »

- Mario Lemieux

Par exemple, sur l'asphalte, la vitesse moyenne pourrait être de 75 km/h. S'il y a 75 km de route à faire, ils divisent la distance par la vitesse moyenne, ce qui donnerait une heure de temps de cycle dans ce cas. Dans un chemin forestier, la vitesse moyenne pourrait être de 40 km/h. Toutes les distances sont donc divisées par les vitesses, ils multiplient par deux pour l'aller et le retour, ajoutent du temps pour le chargement

et le déchargement, ce qui donne le temps de cycle. Un taux horaire est établi et chargé selon le temps de cycle. « Donc, plus tu vas loin, plus tu vas être compensé pour la distance », a-t-il ajouté. Ce système fait en sorte de ne pas pénaliser les transporteurs qui doivent faire de longues distances par rapport à ceux qui se déplacent à proximité et font plus de voyages.

L'Abitibi-Témiscamingue est particulièrement touchée par une situation hors du contrôle des conducteurs. « La région doit être une des pires au niveau des ponts fermés ou en restriction de surcharge, a-t-il affirmé. Cette situation cause des détours importants, qui augmentent les frais chargés aux entreprises. »

« À ça s'ajoute une surcharge de carburant, a affirmé Mario Lemieux. Selon le prix du carburant, une indexation est faite pour réajuster le taux horaire afin que le camionneur ne soit jamais affecté par les variations du prix de l'essence. »

Il cite en exemple la région de La Sarre, où le prix moyen du litre d'essence est établi à 0,80 \$ du litre. « À partir de 0,80 \$, tu vas être rémunéré selon l'échelle d'indexation du carburant. »

Toutes ces mesures permettent aux camionneurs d'avoir un revenu équilibré. Bien évidemment, tout cela est intimement lié au marché du bois. Lorsque le marché est dans un creux, la demande de transport est réduite et les camionneurs sont directement affectés.

LA RELÈVE

À l'heure actuelle, l'offre des camionneurs répond bien aux besoins du marché. Or, beaucoup de camionneurs prendront bientôt leur retraite et il est difficile d'assurer une relève.

Mais ces problèmes ne sont pas liés au manque d'intérêt des jeunes camionneurs, mais bien aux difficultés auxquelles fait face la relève. Le gros problème de cette industrie est lié aux assurances. « Dans les dernières années, le bilan au niveau des réclamations n'a vraiment pas été bon, ce qui fait en sorte que les primes d'assurance coûtent une fortune », a souligné Mario Lemieux.

Les primes annuelles tournent entre 15 000 \$ et 20 000 \$ pour un camion. Ce coût élevé est lié au système d'assurance qui considère tous les camionneurs comme étant égaux. « Lorsqu'un camionneur sort du Québec, les risques sont plus élevés parce que le système québécois est assuré par la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ), a-t-il indiqué. Si j'ai un accident et que l'autre conducteur est blessé, c'est la SAAQ qui va payer. En dehors de la province, c'est le chauffeur qui est responsable. »

Un programme d'assurance pour les camionneurs du Québec est présentement à l'étude. Ce programme permettrait d'offrir des primes

d'assurance relativement abordables pour les chauffeurs qui travaillent exclusivement dans la province.

L'ASSUREUR CHOISIT LA RELÈVE

« Comme c'est là, le problème de la relève est au niveau des assurances, a expliqué Mario Lemieux. Quand on trouve un jeune qu'on veut engager, les assureurs exigent qu'il ait trois ans d'expérience en camionnage forestier. Comment veux-tu que le jeune fasse son expérience? »

Il explique que ce ne sont plus les propriétaires de camions ou d'entreprises de camionnage qui décident de leurs nouveaux employés, mais bien les compagnies d'assurances. « L'assureur enquête sur l'historique du conducteur, il évalue son dossier de conduite, l'expérience, le nombre de points d'inaptitude et comment il les a obtenus, a-t-il indiqué. C'est donc l'assureur qui va dicter s'il accepte d'assurer un conducteur ou non. Quand on arrive avec un jeune, c'est pratiquement toujours un refus. »

Cette situation mène à un autre problème. Le jeune qui souhaite faire du camionnage, mais qui se fait refuser par l'assureur, préfère alors aller faire un cours de mécanique et s'en aller travailler pour les minières. « Côté salaire, on n'arrive pas à accoter les mines, a souligné M. Lemieux. On ne peut pas offrir les mêmes avantages sociaux. »

AVANCÉES TECHNOLOGIQUES

Bien que l'industrie de la foresterie tend vers la connectivité à tous les niveaux, aussi connue comme Foresterie 4.0, l'industrie du camionnage, elle, reste encore déconnectée.

La venue éventuelle d'une assurance provinciale pourrait changer la donne, en ajoutant des outils informatiques de pointe pour évaluer la conduite des chauffeurs. « Pour s'inscrire au nouveau régime d'assurance, les camions devront être équipés d'ordinateurs, qui vont permettre de calculer différents facteurs de risques, a expliqué Mario Lemieux. Par exemple, si un camion se trouve dans une zone de 90 km/h et qu'il roule à 103 km/h, une alerte sera émise dans le système. L'alerte va contenir la date, l'heure, le nom du conducteur, etc. »

Des préventionnistes seront engagés pour vérifier les alertes et émettre les avis aux entrepreneurs. Ce sont eux qui vont contrôler les paramètres à distance, il deviendra donc impossible pour les conducteurs d'outrepasser les mécanismes de contrôle.

À l'heure actuelle, malgré le fait que les camions doivent légalement être limités à une vitesse maximale de 105 km/h, certains propriétaires de camions ont trouvé le moyen d'outrepasser le système et d'aller plus vite. « Ce sont ces pirates qui sont dangereux et qui augmentent les risques, avec des mesures comme celles qui seront proposées, ils ne voudront simplement pas s'inscrire à l'assurance québécoise », a indiqué M. Lemieux. ■

**Chef de file dans le
nolisement d'appareil**

Transporteur
régional depuis
60 ANS!



TRANSPORTEUR D'EXCELLENCE



- ▶ Solution de transport adaptées
- ▶ Centre de transit minier
- ▶ 9 à 50 passagers
- ▶ Configurations passagers/cargo ou cargo

WWW.PROPAIR.CA

