



Commentaires de l'Association nationale des camionneurs artisans inc. sur le projet de loi n° 61, Loi visant la relance de l'économie du Québec et l'atténuation des conséquences de l'état d'urgence sanitaire déclaré le 13 mars 2020 en raison de la pandémie de la COVID-19

Préambule

Notre intervention dans la présente consultation vise à démontrer notre soutien total à la volonté du gouvernement d'agir massivement dans le but d'accélérer la relance économique et d'atténuer les conséquences de l'état d'urgence sanitaire.

Elle a aussi pour but de nous assurer que les mesures de contrôle des dépenses publiques, instituées depuis des décennies qui ont été accentuées depuis la Commission Charbonneau, continueront de s'appliquer durant la période d'investissements massifs accélérés que le gouvernement désire susciter.

Disponibilité des camionneurs

Nous désirons aussi faire savoir au gouvernement et aux autres donneurs d'ouvrage, l'entière disponibilité des camionneurs inscrits au Registre du camionnage en vrac de la Commission des transports du Québec (la CTQ), qui sont, dans la presque totalité, membres de l'Association nationale des camionneurs artisans inc. (ANCAI).

L'ANCAI regroupe plus de 5 000 propriétaires de camions à benne basculante qui sont localisés dans toutes les régions du Québec qui possèdent quelque 10 000 véhicules. Ils ont pour première mission de servir le ministère des Transports, les autres ministères, les municipalités, les organismes municipaux et les différents organismes publics, lors de la réalisation de travaux de construction et d'infrastructures. Ils sont essentiels à la relance économique visée par le projet de loi.

L'encadrement légal et réglementaire du courtage en services de camionnage en vrac dans les marchés publics, qui régit économiquement et disciplinairement le courtage dans les marchés publics, est sous juridiction de la CTQ.

L'encadrement du courtage en services de camionnage en vrac dans les marchés publics.

L'encadrement assure les retombées économiques locales, le maintien d'une flotte de camions disponibles, à proximité de service, à la grandeur du Québec. Il prévient toute tentative de collusion, de corruption et de fausse facturation, ainsi que la transgression des lois sur la protection de l'environnement par la traçabilité de l'argent et des matières transportées.

De plus, il permet au gouvernement par le biais du recueil de tarifs du ministère des Transports de fixer les tarifs de transport en vrac. Il permet aussi d'économiser des millions de dollars par le fait que les propriétaires inscrits au Registre du camionnage en vrac, sont exemptés de l'application de la *Loi sur les Relations de travail, la Formation professionnelle et de la gestion de la main-d'œuvre dans la construction*, qui prévoit des salaires plus élevés et des conditions de travail plus onéreuses qu'elle impose.

L'intégrité dans les dépenses publiques.

Le courtage et le camionnage en vrac sont des activités économiques propices à la fausse facturation et à la collusion, comme l'a démontré la Commission Charbonneau, spécialement en période de grande construction. C'est un des motifs pour lesquels le gouvernement du Québec et l'Entente canadienne sur le Commerce intérieur de 1995, remplacée par l'Entente de libre-échange canadien de 2017, ont toujours maintenu le pouvoir du Québec de régir économiquement ce secteur d'activités.

Le projet de loi no 61 et le REM

Par certains de ses aspects, le projet de loi 61, s'inspire de la *Loi concernant le réseau électrique métropolitain* (REM). Or, CDPQ Infra, le maître d'œuvre de ce projet, qui a été gratifiée de milliards de dollars en deniers publics, en plus des investissements de la Caisse de dépôt et placement du Québec, qui selon nous administre des deniers publics, s'est cantonnée sous son interprétation qui veut que les règles qui s'appliquent à son projet soient celles en vigueur dans les marchés privés seulement, faisant fi de la réglementation spécifique aux marchés

publics, notamment le *Règlement sur le courtage en services de camionnage en vrac*, et la *Loi sur les transports*.

CPDQ Infra, qui détient pourtant une licence de la Régie du bâtiment comme entrepreneur, donc n'est pas un organisme financier comme sa propriétaire. Incompréhensiblement, CDPQ Infra n'est pas assujettie à l'Autorité des marchés publics, même lorsqu'elle agit dans un marché public comme le dossier du REM. Pourtant, la CDPQ puise son argent exclusivement dans les deniers publics, ce qui en fait selon nous un organisme gouvernemental et public.

Le résultat en est que le Québec paye des milliards de dollars pour l'acquisition de trains fabriqués en Inde qui suscitent des doutes quant à leur fiabilité, dans les centres urbains où ils sont déjà en opération, alors qu'une entreprise locale, reconnue mondialement, a été privée de cet important contrat local, ce qui entache sa réputation sur toute la planète.

En ce qui concerne les retombées économiques locales, on se rend compte que l'investisseur, CDPQ Infra, n'a aucunement tenu compte de ce facteur, ce qui prive le gouvernement du Québec de milliards de dollars de revenus en taxes et impôts, même si les fonds investis sont publics, québécois et canadiens.

Sous les mêmes principes, CPDQ Infra et son entrepreneur NouvLR, consortium dont fait partie SNC-Lavalin, sans tenir compte de l'encadrement réglementaire en services de camionnage en vrac, en vigueur dans les marchés publics, ont ouvert la porte à l'utilisation de courtiers privés, d'entreprises de transport en vrac et de camionneurs non régis économiquement, qui n'ont aucun compte à rendre à un organisme public.

Les retombées économiques locales

Le premier ministre Monsieur François Legault a lui-même déclaré que les retombées économiques locales sont importantes dans les endroits où le gouvernement décide d'investir. Dans la liste des projets en annexe, il y a des interventions importantes en argent dans plusieurs régions du Québec.

En ce qui concerne le camionnage en vrac, les propriétaires de camions inscrits au Registre du camionnage en vrac de la CTQ, dont le principal établissement se situe obligatoirement dans la zone (souvent, la circonscription, en région) où sont effectués les travaux, peuvent amplement fournir les services requis.

Ces régions ont souvent attendu des décennies pour obtenir ces investissements. Il serait inacceptable que la volonté du gouvernement de relancer l'économie fasse

en sorte que les seules retombées qui resteraient à ces populations soient la poussière faite par les pneus de camions venus de l'extérieur de leur milieu de vie.

L'exemple du REM et de CDPQ Infra démontrent la capacité des entrepreneurs et des donneurs d'ouvrage à outrepasser les règles en vigueur pour le transport en vrac dans les marchés publics, qui ont été accentuées après le rapport de la Commission Charbonneau.

Recommandations

Tout en respectant la volonté d'agir rapidement et en garantissant la collaboration et la disponibilité entière de nos membres camionneurs, nous faisons les propositions suivantes :

- 1) **Nous demandons en premier lieu, que le *projet de loi no. 61* indique clairement que tout projet qui est inscrit à la liste en annexe, ainsi que ceux qui pourraient y être ajoutés, soient qualifiés comme faisant partie des marchés publics.**
- 2) **Nous demandons que tout organisme, ou entreprise, ministère, ou maître d'œuvre qui bénéficie de l'accélération des processus réglementaires, découlant de ce projet de loi, soit assujetti à l'Autorité des marchés publics, qui a la possibilité d'intervenir en tout temps de l'étape de la conception du projet, à sa livraison finale. Le projet de loi doit aussi spécifier que la capacité d'enquêter des organismes d'enquête comme l'Unité permanente anticorruption; le Bureau de l'inspectrice générale de Montréal; le Bureau de l'intégrité professionnelle et administrative de Saint-Jérôme, mise sur pied et dirigée par Monsieur Gilles Duchesneau; ainsi que les autres bureaux d'enquête municipaux instaurés par les villes à la suite des recommandations de la Commission Charbonneau, s'applique à ces projets, le cas échéant.**
- 3) **Nous demandons qu'au regard des pouvoirs que donnent au gouvernement les articles 28, 36 et 50 du *projet de loi 61*, soit inscrit dans ces articles l'obligation pour le gouvernement de respecter les mesures d'intégrité en matière d'investissements publics lorsqu'il fera usage de ces pouvoirs. Cette obligation n'apparaît pas dans le projet de loi.**

- 4) Nous demandons qu'au *projet de loi 61* apparaisse une garantie à l'effet que dans le domaine du courtage en services de camionnage en vrac, l'application de l'encadrement légal et réglementaire en vigueur au Québec dans les marchés publics depuis plusieurs décennies, doit être respecté
- 5) Nous demandons, en conséquence, que l'article 7.7, du Cahier des charges et devis généraux du ministère des Transports du Québec, s'applique dans le cadre de la réalisation des projets cités à l'annexe au projet de loi.



Gaétan Légaré, directeur général

Pour le conseil d'administration de l'ANCAI