



## COMMENTAIRES DE L'ASSOCIATION NATIONALE DES CAMIONNEURS ARTISANS INC. SUR LE PROJET DE LOI NO 66, LOI CONCERNANT L'ACCÉLÉRATION DE CERTAINS PROJETS D'INFRASTRUCTURE.

### Préambule

Notre intervention dans la présente consultation vise à exprimer notre soutien à la volonté gouvernementale d'accélérer la réalisation de certains projets importants sur tout le territoire du Québec.

L'Association nationale des camionneurs artisans inc. (ANCAI) regroupe près de 80 corporations titulaires de permis de courtage en services de camionnage en vrac, délivrés par la Commission des transports du Québec (CTQ), et plus de 5 000 petites entreprises de camionnage en vrac inscrites au Registre du camionnage en vrac de la CTQ.

Le principal établissement de ces petites entreprises étant obligatoirement et réglementairement situé dans toutes les régions du Québec, notre organisation est en position privilégiée pour constater la baisse fulgurante des investissements dans les marchés privés survenue au cours des derniers mois. La situation est telle que certains de nos organismes de courtage ont subi des diminutions de leur chiffre d'affaires atteignant même 60%.

### Urgence d'agir.

Dans ce contexte, la volonté exprimée par le gouvernement d'accélérer le processus de réalisation de projets publics est plus que nécessaire, elle est essentielle à la relance et au maintien de l'économie dans toutes les régions.

Nous avons déjà, lors des audiences particulières tenues par la Commission des Finances publiques, en juin 2020 sur le projet de loi 61, démontré dans notre mémoire, 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.

Dans le même mémoire, nous avons demandé que tous les projets apparaissant à la liste du projet de loi soient considérés comme étant partie des marchés publics et soient assujettis à l'Autorité des marchés publics. C'est donc positivement que nous constatons que cette recommandation de notre part a été incluse dans la *Loi concernant l'accélération de projets d'infrastructure* et que les projets seront assujettis à l'Autorité des marchés publics.

Or, pour pouvoir exercer son travail de surveillance, l'Autorité des marchés publics doit s'appuyer sur les règles et les normes qui découlent des lois et des règlements en vigueur. En ce qui a trait au camionnage en vrac, qui représente entre 10 et 15% des dépenses en infrastructure, la *Loi sur les transports* doit être amendée de manière à clarifier la définition du mot «courtage», pour que l'Autorité des marchés publics puisse appliquer sa juridiction et agir en fonction de l'atteinte des objectifs d'intégrité recherchés par le Gouvernement, lors de la réalisation des projets visés par la Loi concernant l'accélération de certains projets d'infrastructure. C'est la raison pour laquelle, nous intervenons dès maintenant dans le présent processus de consultation sur le projet de loi 66.»

### **Disponibilité des camionneurs**

Comme nous l'avons indiqué dans notre premier mémoire, 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 CTQ, qui sont, dans la presque totalité, membres de l'ANCAI.

Les quelque 5 000 petites entreprises de camionnage membres de l'ANCAI, qui sont propriétaires de camions à benne basculante, sont localisées dans toutes les régions du Québec. Elles possèdent quelque 10 000 véhicules. Leur mission première est 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. Ces camionneurs sont essentiels à la relance économique visée par le projet de la *Loi concernant l'accélération de certains projets d'infrastructures*.

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

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.

Il assure les retombées économiques locales, le maintien d'une flotte de camions disponibles, à proximité des besoins de services, 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*.

## **L'intégrité dans les dépenses publiques.**

Le courtage et le camionnage en vrac non régis économiquement sont des activités économiques propices à la fausse facturation, à la collusion et au blanchiment d'argent, 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 les gouvernements provinciaux ainsi que le gouvernement fédéral ont, par l'Entente canadienne sur le Commerce intérieur de 1995, remplacée par l'Entente de libre-échange canadien de 2017, toujours maintenu le pouvoir du Québec de régir économiquement ce secteur d'activités.

## **Le projet de loi no 66 et le courtage en services de camionnage en vrac**

La *Loi sur l'accélération de certains projets d'infrastructure* donne une place importante à l'intégrité des dépenses découlant des projets cités à son annexe I. Le transport en vrac représente entre 10 et 15% des dépenses en matière de réalisations d'infrastructures. Il est connu à la suite des audiences de la Commission Charbonneau et de l'enquête Marteau, que le transport en vrac non économiquement réglementé, est un terreau fertile pour la fausse facturation et le blanchiment d'argent.

Pour que la *Loi sur l'accélération de certains projets d'infrastructure* atteigne les objectifs que s'est fixée le gouvernement en matière d'intégrité, une action immédiate de sa part est nécessaire. En effet, bien que le Québec régisse économiquement le courtage en services de camionnage en vrac dans les marchés publics depuis plus de 50 ans, une brèche immense s'est ouverte au cours des 5 dernières années.

Le problème découle d'un jugement rendu par la Cour supérieure, et maintenu par la Cour d'appel, en 2018, qui a eu pour conséquence d'établir que la définition du mot «courtage», dans la *Loi sur les transports*, fait en sorte qu'il n'est plus requis de détenir un permis de la CTQ pour effectuer du courtage dans les marchés publics pour des camionneurs non-inscrits au Registre du camionnage en vrac de la CTQ, donc non régis économiquement.

Ce jugement empêche la CTQ d'appliquer son système disciplinaire qui garantit la transparence, l'intégrité et la traçabilité de l'argent dans une large part du transport en vrac dans les marchés publics.

Ce problème est devenu politique par le fait que seule une nouvelle définition du mot « courtage » à l'article 1 de la *Loi sur les transports* pourrait corriger la situation.

Lorsque l'article 1 de la Loi sur les transports a été écrit, en l'an 2000, tous les camionneurs en vrac du Québec avaient été inscrits au Registre de la Commission, à la suite de la disparition des permis de camionnage en vrac. Le Registre a alors été créé spécifiquement pour régler économiquement le courtage et le transport en vrac dans les marchés publics.

L'article 1 du Règlement sur le courtage en services de camionnage en vrac est ainsi libellé :

**« 1. Le présent règlement s'applique au courtage en services de camionnage en vrac dans les marchés publics pour le transport de sable, de terre, de gravier, de pierre, de béton non transporté par camion muni d'une bétonnière, de béton bitumineux y compris l'asphalte plané et l'asphalte recyclable et non recyclable, de matériaux résultant d'une démolition de route, de neige et de glace, de sel destiné à l'entretien des routes.»**

Le Règlement établit donc clairement que son champ d'application est le courtage en transport des matières de vrac visées dans les marchés publics.

Pour sa part, la *Loi sur les transports* définit ainsi le courtage :

«1. Dans la présente loi, à moins que le contexte n'indique un sens différent, les expressions et mots suivants signifient:

a)...

b)...

...

**Pour l'application de la présente loi, le courtage en transport désigne le fait d'agir comme courtier pour le compte d'un exploitant de véhicules lourds inscrit au Registre du camionnage en vrac. »**

Les jugements de la Cour supérieure et de la Cour d'appel au regard de l'interprétation qu'ils ont faite du courtage a eu pour effet d'ouvrir plus de la moitié du transport en vrac à des entreprises de courtage et de transport non réglementées économiquement, ce qui rend impossible la traçabilité de l'argent dépensé et presque impossible la traçabilité des matières transportées.

**Pour assurer l'efficacité de la surveillance effectuée par l'Autorité des marchés publics, qui appuie son action sur les normes légales et réglementaires en vigueur, il est obligatoire de modifier la définition de courtage dans la *Loi sur les transports*, de façon à ce qu'elle définisse le courtage comme elle l'est au *Règlement sur le courtage en services de camionnage en vrac*, soit en fonction des matières de vrac transportées dans les chantiers des marchés publics, au lieu de la basée sur les transporteurs assujettis.**

C'est la seule façon de s'assurer que les entreprises autorisées à faire du courtage en services de camionnage en vrac dans les marchés publics sont sous la surveillance de la CTQ et conséquemment soumises à l'encadrement disciplinaire qui garantit la transparence, l'intégrité ainsi que la traçabilité de l'argent. Un tel amendement législatif permettra l'assujettissement du transport en vrac dans les marchés publics.

## **Les marchés publics**

Lors de la conception d'infrastructures publiques, il est arrivé par le passé, que la conception, la réalisation et même leur propriété soient confiées par entente avec des corporations de transport, des municipalités ou des ministères, pour de plus ou moins longues durées, à des consortiums privés ou dites privées. Ces organisations échappent à la juridiction de l'Autorité des marchés publics.

Nous recommandons que tous les projets inscrits à la liste de l'annexe I de la *Loi concernant l'accélération de certains projets d'infrastructure* soient

qualifiés dans cette loi comme étant partie des marchés publics. L'histoire récente du Québec, nous a démontré qu'il est difficile de protéger les retombées économiques locales et l'application de la *Loi sur les contrats des organismes publics*, lors de la réalisation de projets en PPP ou de projets réalisés par des consortiums, dit privés, mais fortement subventionnés ou parfois constitués de fonds publics.

## **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.

Seul l'encadrement sur le courtage en services de camionnage en vrac garantit les retombées économiques locales.

## **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 la *Loi concernant l'accélération de certains projets d'infrastructure* indique clairement que tout projet qui est inscrit à la liste en Annexe I, soit qualifié comme faisant partie des marchés publics.**

- 2) Nous demandons que la *Loi concernant l'accélération de certains projets d'infrastructure* exige que seuls les titulaires d'un permis de courtage en services de camionnages en vrac délivré par la Commission des transports du Québec soient autorisés à effectuer du courtage dans les projets inscrits à son Annexe I.
- 3) Nous demandons, en conséquence, que la définition de courtage à l'article 1 de la *Loi sur les transports* soit modifiée de façon à s'assurer qu'un permis de courtage en services de camionnage en vrac délivré par la Commission des transports du Québec est exigé pour effectuer du courtage dans les marchés publics.
- 4) Nous demandons 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 I de la *Loi concernant l'accélération de certains projets d'infrastructure*.



Gaétan Légaré, directeur général  
Pour le conseil d'administration de l'ANCAI