



COMMENTAIRES DE L'ASSOCIATION NATIONALE DES CAMIONNEURS ARTISANS INC., SUR LE PROJET DE LOI 12 VISANT PRINCIPALEMENT À PROMOUVOIR L'ACHAT QUÉBÉCOIS ET RESPONSABLE PAR LES ORGANISMES PUBLICS, À RENFORCER LE RÉGIME D'INTÉGRITÉ DES ENTREPRISES ET À ACCROÎTRE LES POUVOIRS DE L'AUTORITÉ DES MARCHÉS PUBLICS.

Préambule

Notre intervention dans la présente consultation vise à exprimer notre soutien à la volonté gouvernementale de promouvoir l'intégrité, l'achat québécois, le développement durable et l'accroissement des pouvoirs de l'Autorité des marchés publics.

L'ACHAT QUÉBÉCOIS ET LES RETOMBÉES ÉCONOMIQUES LOCALES

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.

Les retombées économiques locales sont parmi les avantages importants qu'apporte l'encadrement légal et réglementaire sur le courtage en services de camionnage en vrac dans les marchés publics, c'est d'ailleurs pour cette raison importante que le gouvernement du Québec a décidé en 2018 de maintenir cet encadrement et de le rendre permanent.

En effet, le principal établissement de chacune de ces petites entreprises inscrites au registre du camionnage en vrac de la CTQ est obligatoirement et réglementairement situé

dans une zone de courtage spécifique établie par le *Règlement sur le courtage en services de camionnage en vrac*, et ce, dans toutes les régions du Québec.

C'est majoritairement dans leur zone de courtage que travaillent les camionneurs membres de l'ANCAI. On évalue les retombées économiques locales de l'exploitation de leurs 10 000 camions à un minimum de 600 000 000 \$ annuellement. Cet argent crée de l'activité économique dans toutes les régions du Québec.

Malheureusement, une large partie du transport en vrac dans les marchés publics échappe encore à cette politique en place depuis plusieurs décennies. Effectivement, bien que le ministère des Transports et plus de 400 municipalités appliquent une clause qui exige qu'au moins 50% du transport en vrac soit effectué par des camionneurs locaux, abonnés à des titulaires de permis de courtage délivrés par la CTQ, plusieurs ministères, municipalités et organismes publics n'exigent pas l'application de cette politique qui assure les retombées économiques locales.

De plus, dans certains processus alternatifs de réalisation de grands projets comme le mode Conception, Construction et Financement (CCF) ou encore lors de la construction des infrastructures publiques, propriétés de CDPQ Infra, les donneurs d'ouvrage négligent d'inclure cette exigence dans les appels d'offres.

Ainsi, le motif évoqué par la Société québécoise des infrastructures pour ne pas inclure de clause dans certains contrats est que le mode CCF n'est pas compatible avec une clause de vrac parce que la sous-traitance est pleinement contrôlée par l'entrepreneur qui obtient le contrat. Nous sommes en désaccord avec cette position, d'autant plus que, pour sa part, le ministère des Transports a inclus une clause favorable à l'utilisation des camionneurs abonnés à un organisme de courtage dans le devis et le contrat du projet de réfection du tunnel Louis-Hyppolite-Lafontaine qui a été confié au consortium Renouveau La Fontaine et qui est réalisé en mode CCF.

Le Conseil du trésor a déterminé, de longue date, que le transport en vrac dans le cadre de la réalisation d'un contrat d'exécution d'un projet de construction n'est pas considéré comme de la sous-traitance, mais comme un service de transport fourni par le camionneur, au même titre que la fourniture de matériaux. On ne peut donc utiliser comme argument que l'entrepreneur a le choix exclusif de ses sous-traitants pour éviter d'inclure une clause de vrac, car ce transport ne se fait pas sous l'égide d'un contrat de sous-traitance, mais est un service de transport offert à l'entrepreneur.

Autre avantage, l'encadrement permet au gouvernement de contrôler les coûts de transport dans les marchés publics. En effet, le Recueil des tarifs du ministère des Transports sert de barème en matière de coûts de transport en vrac.

Le projet de loi 12 constitue une opportunité exceptionnelle pour mettre en place un système global de retombées économiques locales dans le domaine du transport en vrac dans les marchés publics.

L'orientation sur les retombées économiques locales, donnée par le premier ministre lui-même en 2019 sur la Côte-Nord, pourrait et devrait s'appliquer de façon intégrale à tous les projets dans les marchés publics en ce qui concerne le transport en vrac.

En conséquence, le projet de loi 12 et les règlements qui vont en découler devraient faire de l'utilisation des camionneurs inscrits au Registre du camionnage en vrac une exigence lors de la réalisation de projets dans les marchés publics.

LES DÉLAIS DE PAIEMENT

L'ANCAI représente plus de 5 000 petites entreprises, dont plusieurs sont constituées d'une ou deux personnes. Les camionneurs dont la mission première est de travailler dans les marchés publics ne bénéficient pas de marges de crédit substantielles leur permettant de supporter des semaines et quelquefois des mois d'opération. Par conséquent, les délais de paiement ont un effet démobilisant sur la disponibilité des camionneurs qui n'ont pas la capacité de travailler sans être payés.

Il arrive que l'entrepreneur qui attend d'être payé par le donneur d'ouvrage ne paye pas le camionneur qui lui a offert les services, tant qu'il n'est pas en possession de l'argent pour le faire. Ces situations créent des différends et parfois même des poursuites.

Le délai de paiement est d'autant plus important que le Recueil de tarifs du ministère des Transports, qui établit le barème des tarifs appliqués dans presque toute l'industrie, est, de l'aveu même du ministère, dépassé par la réalité économique avec pour conséquence que ces transporteurs n'obtiennent pas un juste prix pour leurs services. Depuis plus de 3 ans, le ministère a entrepris une révision de la structure tarifaire, qui n'en finit plus d'aboutir.

Depuis des années, ce problème est connu. Des solutions ont été avancées. Parmi celles-ci, dont celle qui veut que le Conseil du Trésor institue un calendrier de paiement applicable, pour les entrepreneurs et les sous-traitants. Nous demandons d'y inclure les entreprises de services, comme celles de nos membres.

Les abonnés aux organismes de courtage qui agissent dans le cadre d'un contrat obtenu par un entrepreneur ne sont pas considérés par le Conseil du Trésor comme étant des sous-traitants, ce pourquoi nous demandons que les fournisseurs de services soient inclus dans le futur calendrier de paiement.

Nous sommes d'accord pour l'établissement d'un calendrier de paiement couvrant aussi les fournisseurs de services ainsi que l'institution par le Conseil du Trésor d'un mécanisme de règlement des différends entre les entreprises impliquées dans les projets entre elles ou avec le donneur d'ouvrage.

Le ministère des Transports applique une politique d'ajustement de carburant des tarifs à son recueil. Cet ajustement de carburant est applicable mensuellement. L'état actuel de

l'économie et les variations constantes subies depuis quelques années exigent que cet ajustement devienne hebdomadaire.

LES ENTENTES DE GRÉ À GRÉ

La *Loi sur les cités et villes* et le *Code des municipalités* ainsi que la *Loi sur les contrats des organismes publics* autorisent déjà les ententes de gré à gré entre les municipalités et les organismes de courtage titulaire d'un permis de courtage délivré par la CTQ.

Les ententes de gré à gré permettent aux municipalités de faire d'importantes économies. L'utilisation des camionneurs abonnés aux organismes et de leurs camions permet aux municipalités d'avoir un service de proximité très efficace à peu de frais. De plus, ces ententes atteignent les objectifs du projet de loi 12 en ce qui concerne les retombées économiques locales, le respect des normes environnementales et l'intégrité dans les dépenses publiques en camionnage en vrac.

Il faut également considérer que les camionneurs inscrits au Registre du camionnage en vrac sont exemptés de l'application de la *Loi sur les relations du travail, la formation professionnelle et la gestion de la main-d'œuvre dans l'industrie de la construction*, ce qui représente d'importantes économies.

Les organismes de courtage qui signent des ententes de gré à gré avec les municipalités qui sont au-dessus du seuil, demandent leur autorisation de contracter à l'AMP. Le projet de loi 12 indique qu'un contractant, un sous-contractant ou une entreprise qui est partie au contrat public doit faire une déclaration d'intégrité.

Cette déclaration d'intégrité doit être simple et être acceptée rapidement, car les organismes de courtage représentant des camionneurs abonnés de proximité sont régulièrement appelés à intervenir en urgence ou à très court délai.

Le projet de loi 12 ne doit pas être un empêchement à la possibilité de la signature de ces ententes de gré à gré entre les municipalités et les organismes de courtage, car elles sont favorables aux retombées économiques locales et elles assurent la disponibilité d'un parc de camions et de chauffeurs présents en tout temps, dans toutes les régions du Québec.

Qui plus est, les camionneurs locaux peuvent aussi être affectés rapidement, en cas d'urgences ou de catastrophes, comme lors du déluge du Saguenay-Lac-Saint-Jean, lors de la crise du verglas, lors de la catastrophe de Lac-Mégantic et lors des inondations de Sainte-Marthe-sur-le-Lac, où, les camionneurs étaient à l'œuvre sur le chantier le soir même. Il en est de même pour le ramassage de la neige.

Il devrait y avoir une prévision tenant compte de ces interventions d'urgence dans le projet de loi 12.

L'INTÉGRITÉ

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, et plus récemment les amendes imposées à des entreprises apparentées à Monsieur Tony Accurso, pour avoir fait de la fausse facturation lors de mouvements de transport d'agrégats.

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.

La CTQ applique un régime disciplinaire sévère dans le transport en vrac réglementé économiquement. L'organisme titulaire d'un permis doit produire ses prévisions budgétaires et ses états financiers audités chaque année. D'autre part, l'argent recueilli au nom des transporteurs est déposé dans un compte en fidéicommis et ne peut être utilisé que pour payer ces derniers. La traçabilité de l'argent est totale et ce compte est même sous la surveillance de la CTQ. L'organisme doit aussi tenir une liste de priorité d'appels qui assure la traçabilité des matières transportées et la répartition équitable de tous les camionneurs.

Il a été reconnu dans le cadre de la Commission Charbonneau que le courtage réglementé garantit l'intégrité des dépenses en transport en vrac, qui représentent jusqu'à 15% des coûts totaux des projets d'infrastructures.

Les camionneurs membres de l'ANCAI qui sont soumis à ce régime disciplinaire depuis des décennies, supportent la position du gouvernement de vouloir s'assurer par ce projet de loi d'étendre la garantie d'intégrité au plus grand nombre d'activités dans les marchés publics, tout en favorisant les achats locaux dans le cadre du respect du développement durable.

Nous sommes d'accord pour que la validité de l'inscription au Registre des entreprises autorisées soit portée de 3 ans à 5 ans. Cependant, la mise à jour annuelle constitue un élément administratif de plus. Les organismes de courtage sont de très petites organisations qui ne comptent souvent qu'un ou deux employés. Il est à espérer que cette opération de mise à jour sera moins coûteuse, moins compliquée et que le traitement sera plus rapide que lors de la demande d'autorisation initiale. Les organismes de courtage sont des corporations à but non lucratif dont les ressources financières sont limitées, le coût de la mise à jour devra donc être beaucoup moins dispendieux que celui de l'obtention de l'autorisation.

DÉVELOPPEMENT DURABLE

Les propriétaires de camions abonnés aux organismes titulaires d'un permis de courtage ont leur principal établissement dans la zone où s'effectuent les travaux. De cette façon, ils n'ont presque jamais à voyager sur de longues distances pour effectuer leur travail. Leur consommation est ainsi minime comparativement à celle nécessaire lorsqu'un entrepreneur ou un donneur d'ouvrage utilise des transporteurs de l'extérieur de la région où s'exécutent les travaux.

L'encadrement sur le courtage, par sa définition légale et sa structure de fonctionnement dégage de multiples avantages sur le plan environnemental. Il limite les distances à parcourir pour offrir le service. L'instauration de l'application informatique monANCAI.com qui assure la gestion numérisée de l'administration et de la gestion des flottes de véhicules maximise l'efficacité, tout en permettant la traçabilité des matières transportées.

Les membres de l'ANCAI sont donc en accord avec la volonté exprimée dans le projet de loi 12 d'accorder une marge préférentielle aux entreprises locales qui se conforment aux normes environnementales et de développement durable. Une façon efficace et pratique d'atteindre les objectifs de cette mesure est d'exiger dans les appels d'offres et les contrats, l'inclusion d'une clause favorable à l'utilisation des services des organismes titulaires d'un permis de courtage en services de camionnage en vrac délivré par la Commission des transports du Québec.

LES POUVOIRS DE L'AUTORITÉ DES MARCHÉS PUBLICS

Dans les commentaires qu'elle a déposés et lors de son témoignage devant la Commission des Finances publiques sur les projets de loi 61 et 66, l'ANCAI a insisté sur l'importance d'élargir les pouvoirs de l'AMP et de lui donner des moyens additionnels et pérennes, dont celui de rendre des décisions exécutoires sur les projets municipaux. **L'ANCAI maintient cette position.**

Lors des mêmes représentations, l'ANCAI insistait sur la nécessité d'assujettir CDPQ Infra à la surveillance de l'AMP. L'ampleur des investissements, et des travaux exécutés par cette entreprise subsidiaire de l'organisme financier public qu'est la Caisse de dépôt et placement du Québec, ainsi que son fonctionnement à titre d'exploitant d'infrastructures de transports publics requièrent une surveillance constante de la part du gouvernement.

Le REM et le REM de l'Est, à eux seuls engendreront des dépenses de près de 20 milliards de dollars, provenant du bas de laine des Québécois et de plusieurs ministères et organismes publics. Il est anormal et illogique que ces investissements colossaux échappent encore aujourd'hui aux politiques d'intégrité et de surveillance des fonds publics instaurés au Québec à la suite de la Commission Carbonneau.

Il est urgent que ce nouveau mode gouvernemental d'investissements massifs dans les marchés publics, que représente CDPQ Infra, soit assujetti à l'Autorité des marchés publics.

L'ANCAI soutient la volonté gouvernementale de promouvoir l'achat québécois dans le cadre des investissements dans les marchés publics. L'encadrement sur le courtage en services de camionnage en vrac depuis plusieurs décennies atteint déjà les objectifs visés par le projet de loi 12, soit l'intégrité des dépenses, les retombées économiques locales et le développement durable.

La portée de cet encadrement légal et réglementaire doit être élargie à tous les projets et les donneurs d'ouvrage dans les marchés publics. Ainsi, les milliards de dollars investis en transport en vrac dans les marchés publics seront protégés en termes d'intégrité, de développement durable et de retombées économiques locales et régionales.

Sur un dernier point, le projet de loi 12 prévoit le transfert de certaines responsabilités de l'UPAC à l'AMP, notamment en ce qui concerne la vérification des antécédents des dirigeants.

Nous sommes en accord dans la mesure, ce changement diminuera le délai de délivrance de l'autorisation qui est beaucoup trop long présentement.

A handwritten signature in blue ink, reading 'Gaétan Légaré'.

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