



COMMENTAIRES DE L'ASSOCIATION NATIONALE DES CAMIONNEURS ARTISANS INC., SUR LA LOI ÉDICTIONTANT LA LOI SUR MOBILITÉ INFRA QUÉBEC ET MODIFIANT CERTAINES DISPOSITIONS RELATIVES AU TRANSPORT COLLECTIF

Préambule

Notre intervention dans la présente consultation vise à exprimer notre volonté de promouvoir les retombées économiques locales, l'intégrité, le développement durable et l'assurance de conserver un parc de camions à benne basculante important sur tout le territoire du Québec, comme le déterminent les objectifs définis par le Ministère des transports et de la mobilité durable (Ministère) pour justifier le maintien et la décision de rendre permanent l'encadrement sur le courtage en services de camionnage en vrac dans les marchés publics.

*En ce qui concerne la volonté du Gouvernement de se doter d'un organisme de coordination pour rencontrer les défis de l'avenir en transport, notre prétention est à l'effet que le nombre grandissant de dossiers majeurs en transport, qui impliquent parfois la participation de municipalités, d'organismes de transport en plus du ministère des Transports et de la Mobilité durable (Ministère), **justifie, la création de Mobilité Infra Québec.***

La complexité de conception et de réalisation de ces infrastructures nécessite l'existence de cette personne morale, mandataire de l'État. Une coordination à toute étape de ces projets majeurs est essentielle à leur réussite, et ce, dès l'évaluation des besoins. Leur impact financier, pour le Gouvernement, qui en est généralement le bailleur de fonds principal, requiert la possibilité d'intervenir du Ministre à toutes les phases de leur avancement.

Pour notre part, nous soutenons que la participation des camionneurs inscrits au Registre du camionneur en vrac de la Commission des transports du Québec

(Commission) lors des projets confiés à Mobilité Infra Québec est essentielle au maintien de l'intégrité en dépense en transports et à la survie des organismes de courtage titulaires d'un permis délivré par la Commission et en conséquence de la pérennité des services de proximité qu'ils rendent dans toutes les régions et les municipalités du Québec.

Il suffit de souligner que les camionneurs abonnés aux services de courtage interviennent rapidement lors de catastrophes naturelles ou accidentelles à la demande de la sécurité publique ou de la sécurité civile pour comprendre l'importance de leurs services qui sont essentiels, notamment en région.

LES RETOMBÉES ÉCONOMIQUES LOCALES

L'Association nationale des camionneurs artisans inc. (ANCAI) regroupe près de quatre-vingts (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 cinq mille (5 000) petites entreprises de camionnage en vrac inscrites au Registre du camionnage en vrac de la Commission, qui sont propriétaires de plus de 10 000 camions à benne basculante.

On évalue les retombées économiques locales de l'exploitation de leurs camions à un minimum de 600 000 000 \$ annuellement. Cet argent crée de l'activité économique dans toutes les régions du Québec.

Le camionnage en vrac représente entre 10% et 15% des coûts totaux d'un projet d'infrastructure. Les retombées économiques locales sont parmi les avantages importants qu'apporte la réalisation de projets majeurs en transport. Or la seule façon de s'assurer que le milieu où s'effectuent les travaux bénéficiera de retombées économiques locales est par l'inclusion au contrat d'une clause stipulant l'utilisation des services de camionneurs inscrits au Registre du camionnage en vrac.

En effet, le principal établissement de chacune de ces petites entreprises inscrites au registre du camionnage en vrac de la Commission est obligatoirement et réglementairement situé dans la zone de courtage spécifique, là où s'effectuent les travaux, établie par le *Règlement sur le courtage en services de camionnage en vrac*, et ce, dans toutes les régions du Québec.

Cette proximité permet aussi des avantages environnementaux par le fait que les camionneurs travaillent près de leur établissement. Effectivement, c'est majoritairement dans leur zone de courtage que travaillent les camionneurs membres de l'ANCAI, ce qui diminue de beaucoup l'utilisation de carburant pour se rendre au travail.

Le Ministère et près de 500 municipalités, entre autres, appliquent déjà 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 Commission.

Certaines de ces municipalités, par souci d'intégrité et pour protéger les investissements en transport en vrac exigent aussi que l'excédent de capacité de l'entrepreneur du transport soit confié à un organisme titulaire d'un permis délivré par la Commission des transports du Québec, mettant ces montants à l'abri de toute corruption, collusion ou fausse facturation et évitement fiscal.

AVANTAGES DE L'ENCADREMENT SUR LE COURTAGE EN SERVICES DE CAMIONNAGE EN VRAC

Divers avantages découlent de l'encadrement sur le courtage en services de camionnage en vrac, tels :

- **les importantes économies en coûts de transport**, les tarifs étant établis par le Recueil de tarifs du ministère des Transports;
- **les importantes économies qui découlent du fait que les camionneurs inscrits** au Registre du camionnage en vrac et abonnés à un organisme de courtage 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*;
- **l'intégrité assurée**, par la traçabilité de l'argent transigé par le biais du compte en fidéicomis que doit détenir tout titulaire de permis de courtage et qui est sous surveillance constante de la Commission des transports du Québec;
- **la présence sur tout le territoire d'une flotte, en bon état, de plus de 10 000 véhicules**, prioritairement disponibles aux marchés publics;

- **la sécurité publique et la sécurité civile sont dépendantes** du rôle essentiel joué par les camionneurs locaux en cas de tragédie naturelle ou accidentelle.

Ce sont les motifs principaux pour lesquels le Gouvernement a décidé de maintenir et de rendre permanent l'encadrement sur le courtage en services de camionnage en vrac en 2018.

LE PROJET DE LOI 61 ET LE COURTAGÉ

C'est avec satisfaction que nous constatons que le projet de loi 61 prévoit modifier la *Loi sur le ministère des Transports* de manière à accorder au Ministre des Transports et de la Mobilité durable, le pouvoir d'exiger de Mobilité Infra Québec qu'elle inclut une stipulation prévoyant l'utilisation des camionneurs inscrits au Registre dans la réalisation de projets qui lui seront confiés. Cet article est ainsi libellé :

« LOI SUR LE MINISTÈRE DES TRANSPORTS

«72. L'article 11.6 de la Loi sur le ministère des Transports (chapitre M-28) est modifié par l'insertion, après le premier alinéa, du suivant :

« Le ministre peut exiger que Mobilité Infra Québec prévoie une stipulation semblable au profit de ces petites entreprises dans les contrats qu'elle adjuge dans le cadre de la planification ou de la réalisation d'un projet complexe de transport qui lui est confié en vertu de l'article 4 de la Loi sur Mobilité Infra Québec (*indiquer ici l'année et le numéro de chapitre de la présente loi ainsi que le numéro de l'article de cette loi qui édicte la Loi sur Mobilité Infra Québec*). »

La présence de l'article 72 du projet de loi 61, représente pour nos membres la certitude que leurs services seront requis pour la réalisation de ces projets.

Il est connu que le Ministère inclut une stipulation dans tous ses contrats de génie civil. Ce sont environ 600 projets qui sont réalisés avec succès annuellement par ce ministère, avec la collaboration des camionneurs artisans, en plus du transport réalisé lors de travaux en régie.

Plusieurs projets continueront à être réalisés sous les méthodes traditionnelles. Nous désirons assurer le Ministre de notre volonté de continuer à collaborer pleinement à leur réalisation et à celle des projets confiés à Mobilité Infra Québec.

MESURES TRANSITOIRES

L'article 83 du projet de loi 61 est ainsi libellé :

«83. Les politiques, les directives, les normes ou les règles du ministère des Transports applicables à Mobilité Infra Québec deviennent, avec les adaptations nécessaires, celles de Mobilité Infra Québec jusqu'à ce qu'elle les remplace, les modifie ou les abroge.

Les dossiers et les autres documents du ministère des Transports liés à la mission et aux fonctions confiées à Mobilité Infra Québec deviennent ceux de Mobilité Infra Québec. »

Bien que les mesures transitoires prévoient que les normes administratives appliquées par le Ministère soient applicables à Mobilité Infra Québec, la deuxième partie du premier paragraphe laisse planer la possibilité pour l'organisme de modifier ou remplacer ou même d'abroger les directives et les normes du Ministère.

Les documents du Ministère sont primordiaux à la stipulation en camionnage en vrac. La stipulation et les divers engagements et responsabilités qui en découlent existent en vertu des articles 7.7 et suivants du Cahier des charges et des devis généraux Infrastructures Routières Construction et Réparation du Ministère (CCDG).

Pour des fins d'harmonisation de son pouvoir d'exiger une stipulation en faveur des camionneurs artisans, le Ministre doit avoir l'assurance que les documents administratifs de Mobilité Infra Québec seront rédigés de manière à tenir compte de cette stipulation.

En effet, les tarifs qui sont fixés par le Recueil des tarifs du Ministère et les conditions de travail qui découlent du CCDG sont vitales sur la capacité des organismes de courtage et les camionneurs de donner le service.

LA SOCIÉTÉ QUÉBÉCOISE DES INFRASTRUCTURES

Le projet de Loi 61 prévoit que Mobilité Infra Québec peut faire appel à la Société québécoise des infrastructures, notamment en ce qui concerne la construction ou les modifications à apporter à des édifices reliés à l'infrastructure de transport.

Par le passé, la Société québécoise des infrastructures (SQI) incluait de façon systématique une clause stipulant en faveur de l'utilisation des camionneurs abonnés à un titulaire de permis de courtage dans les appels d'offres et les contrats. **Or, le 8 janvier 2024, la SQI nous faisait parvenir une lettre dans laquelle elle nous avisait qu'elle n'entendait plus mettre de clause stipulant que les organismes de courtage devraient être utilisés dans une certaine proportion dans ses appels d'offres.**

Lors d'une rencontre avec des représentantes de l'organisme, il fut expliqué qu'après une révision du cadre légal de ses opérations, la SQI en était venue à la conclusion qu'elle n'était pas habilitée à inclure une telle clause dans les contrats et les appels d'offres.

Dans le mémoire que nous avons déposé sur le projet de loi 62, nous avons demandé à ce que la *Loi sur les contrats des organismes publics* soit amendée pour y inclure un article habilitant les organismes publics à inclure une clause favorisant les camionneurs inscrits au Registre dans leurs appels d'offres et leurs contrats.

En ce qui concerne les infrastructures de transport, en raison de l'historique de près de 60 ans de collaboration et de réussites en matière de réalisations de projets avec la Ministère et au motif de la volonté exprimée par le Gouvernement dans le projet de loi 61 de laisser au Ministre la prérogative d'exiger de Mobilité Infra Québec qu'elle impose une telle clause, nous demandons que le Ministre des transports ou le Gouvernement puisse aussi imposer l'inclusion d'une telle stipulation à la SQI lorsqu'elle sera chargée de la réalisation de travaux par Mobilité Infra Québec.

CONCLUSION

Pour conclure, nous tenons à vous réitérer que nous sommes en faveur de la création de Mobilité Infra Québec et nous l'assurons de l'entière collaboration de nos membres camionneurs pour la réalisation des projets.

Nous avons préparé ce mémoire afin de le déposer lors d'une comparution, le cas échéant, de nos dirigeants en Commission parlementaire, pour présenter notre point de vue, car la survie économique de nos membres, des services de transports en vrac ainsi que les retombées locales en région dépendent de leur participation à la réalisation d'infrastructures publiques, notamment dans les projets de transport et dans l'entretien des infrastructures en transport.

13 juin 2024