

Le transport en vrac au Québec

Association
des constructeurs
de routes
et grands travaux
du Québec



Historique, et perspectives d'avenir

**3 décembre 2014 –
Formation Technique
Bitume Québec**



Florian Lafage, ing., M.Sc.



Plan

- 1.** Historique du transport et du protectionnisme;
- 2.** Commission Charbonneau et négociations pour 2017;
- 3.** Une alternative possible;
- 4.** Les coûts élevés du camionnage en vrac;
- 5.** Impacts sur la qualité des travaux;
- 6.** Conclusion.

1. Historique transport/protectionnisme

- 1965-66 : Commission Lippé sur le camionnage en vrac
 - « *Comité d'étude de la cédule des justes salaires au sujet des taux de transport* »
 - Camionnage victime du patronage politique
 - Trop d'offre, peu de demande = prix très bas
 - Solution = réduire l'offre, augmenter la demande des donneurs d'ouvrages publics (clauses préférentielles), régulariser l'industrie
- 1973-77 : Les camionneurs sont considérés comme de la « main d'œuvre dépendante » de l'entrepreneur et/ou du donneur d'ouvrage.
 - Le gouvernement leur permet de s'organiser
 - Mise en place des postes de courtage à travers la province

1. Historique transport/protectionnisme

- 1977 : Suite aux pressions de l'industrie du camionnage, le gouvernement :
 - Crée un règlement spécifique
 - Donne l'exclusivité du transport de sel aux artisans
 - Signe une clause 75/25 sur les contrats MTQ sur la plupart des matériaux en vrac
- 1980's : Élan de libéralisation dans le monde du transport (avant entrée en vigueur de l'ALE)
 - 1987 - Dérèglementation fédérale du transport
 - 1988 - Dérèglementation provinciale du transport
 - Harmonisation pancanadienne des règlements
 - Le secteur du vrac fait de fortes pressions pour échapper à la libéralisation



1. Historique transport/protectionnisme

- 1990 : un rassemblement monstre a lieu sur la colline Parlementaire à Québec (2000 camions)
 - La réglementation demeurera inchangée
 - Le *statu quo* durera plusieurs années









Le Soleil, 1990

1. Historique transport/protectionnisme

- 1990's : les gouvernements provincial et fédéral continuent de prôner une dérèglementation totale
 - ACI de 1995
- 1998-1999 : blocus de l'Abitibi et du Saguenay, entre autres
- 1999-2000 : le transport est totalement dérèglementé pour tous les secteurs, sauf le vrac
 - Un nouveau règlement spécifique au vrac est adopté
 - La clause 50/50 du MTQ apparaît pour 7 ans (avec obligation de proposer au sous-poste l'excédent de la capacité de l'entrepreneur)
 - ... et est supposée être TRANSITOIRE

1. Historique transport/protectionnisme

- 2006 : au lieu de déréglementer et supprimer la clause tel que promis : *statu quo* jusqu'en 2009
- 2010 : il est finalement décidé de libéraliser le 50% de l'entrepreneur (plus de droit de refus du sous-poste)
 - À compter du 1er avril 2012
 - Jusqu'au 31 mars 2017
- 10 novembre 2014 : début des négociations entre le MTQ, l'ACRG

2. Commission Charbonneau/négo. 2017

- 7 décembre 2012 : dépôt du mémoire préliminaire de l'ANCAI à la *Commission Charbonneau*
 - Obtention du statut *d'intervenant* qui ne permet pas de contre-interroger les témoins (vs. *participant*)
 - La Commission ne leur reconnaît pas de rôle « important »

Si notre premier mémoire² insistait sur cette culture de tricheurs que nous retrouvions dans l'industrie de la construction, nous voulons aujourd'hui tourner la page et demander à la Commission de prévoir un encadrement efficace pour le courtage en services de camionnage en vrac et pour les camionneurs artisans et les petites entreprises de camionnage en vrac, ci-après appelé « abonnés » qui transportent les matériaux.

- En résumé l'ANCAI plaide que sans contrôle des postes de courtage, la fausse facturation, les cartels et la corruption régneront dans toute l'industrie



2. Commission Charbonneau/négo. 2017

L'encadrement du transport des matières en vrac par la Commission des transports du Québec et son service d'enquête fait en sorte que les courtiers avec permis doivent faire des transactions financières transparentes.

Nous intervenons devant votre commission parce que le camionnage en vrac déréglementé sur les chantiers de construction est une source d'argent noir et de bien des magouilles. Nous suggérons fortement que l'encadrement donné aux organismes de courtage soit donné également à tous ceux qui œuvrent sur les chantiers de construction, dans les marchés publics.

- La solution de l'ANCAI soumise le 13 novembre 2014 à la Commission?

La principale recommandation de l'ANCAI est la suivante : que le courtage relatif au camionnage en vrac dans les marchés publics soit totalement encadré par la Commission des transports du Québec. Nous recommandons également que tous les camionneurs y œuvrant soient, également totalement encadrés et supervisés par la « CTQ ».

- C'est donc un retour en arrière (avant 2012) qui est proposé!



2. Commission Charbonneau/négo. 2017

- Entendu à la Commission :
https://www.ceic.gouv.qc.ca/audiences/enregistrement-video.html?tx_cspqaudiences_pi1%5Buid%5D=893&partie=2&cHash=9bcf64a3f2b973253247f124cb7ede12 (34:48)





2. Commission Charbonneau/négo. 2017

– Le transcript officiel :

Q. [5] Vous dites... ce sera la dernière question de ma part, vous dites à quelque part que dans le fond, la Commission de Transport du Québec agit un peu comme un arbitre, là, pour régler un peu les conflits qu'il pourrait y avoir entre un abonné puis un organisme de courtage. Est-ce que vous savez s'il y a déjà eu des causes de collusion ou des allégations de collusion qui ont été présentées devant la Commission des Transports du Québec?

(12:05:33)

Me FRA

Éco

pe

mol

dos

collu

FAUX

inq



2. Commission Charbonneau/négo. 2017

chapitre C-37

LOI SUR LES COMMISSIONS D'ENQUÊTE

11. Qui refuse de prêter serment lorsqu'il en est dûment requis, ou omet ou refuse, sans raison valable, de répondre satisfaisamment à toutes les questions qui peuvent légalement lui être faites, ou de témoigner en vertu de la présente loi, commet un outrage au tribunal et est puni en conséquence.

Toutefois, nulle réponse donnée par une personne ainsi entendue comme témoin ne peut être invoquée contre elle dans une poursuite en vertu d'une loi, sauf le cas de poursuites pour parjure ou pour témoignages contradictoires.

S. R. 1964, c. 11, a. 11; 1965 (1^{re} sess.), c. 99, a. 1; 1986, c. 95, a. 100; 1999, c. 40, a. 66.

PARJURE!

2. Commission Charbonneau/négo. 2017

– Extrait de notre mémoire lu devant Me Cloutier

V. La probité sans faille des postes de courtage?

En 2012, l'ANCAI a profité du début des audiences de la Commission Charbonneau et des révélations troublantes concernant des mécanismes de fausse facturation par des entreprises de transport pour réclamer un encadrement de 100 % des transports sur chantier par la Commission des transports du Québec (CTQ). Cela correspondrait, dans les faits, à stipuler une clause « 100 % du transport excédentaire », qui autoriserait l'entrepreneur à n'utiliser que ses propres camions, et à donner le transport restant aux postes de courtage.

Ceci est inacceptable pour l'ACRGQTQ et elle n'a aucun doute que l'ANCAI continuera à demander les mêmes changements dans le futur. Il est en effet fallacieux de mettre toutes les entreprises de transport dans le même panier et d'assumer simplement que la libéralisation amènerait le chaos et la fraude alors que le contrôle de la CTQ sur les postes de courtage force ceux-ci à être irréprochables.

Qui plus est, la CTQ a récemment émis un rapport accablant de 541 pages sur des malversations dans le poste de courtage de la région de Longueuil⁹ (plus communément appelé Taillon inc.), mettant en cause son directeur pour une fraude de plusieurs centaines de milliers de dollars. L'ACRGQTQ espère que l'audience publique prévue pour le mois de février 2015 ne sera pas encore une fois repoussée à la demande de la partie mise en cause laquelle cherche à échapper au *momentum* de la Commission Charbonneau. Il est important que ladite Commission puisse comprendre à temps qu'il existe des moutons noirs partout, et qu'octroyer un pouvoir accru aux postes de courtage ne règlera pas les problèmes de corruption et de collusion vécus au sein de l'industrie de la construction.

⁹ Rapport de vérification, No 144591, 25 février 2014



2. Commission Charbonneau/négo. 2017

Commission
des transports
Québec

RAPPORT DE VÉRIFICATION

Programme de vérification des organismes titulaires
de permis de courtage en services de camionnage en vrac

N° de demande : 144591

SOUS-POSTE DE CAMIONNAGE
EN VRAC TAILLON INC
1181, rue Labadie
Longueuil (QC) J4N 1E2

N° de client : 2495
N° de permis : 0-M-52605P-0021

Le 25 février 2014

Myliène Desrosiers
André Maheux
INSPECTEURS

Page 6 sur 541



2. Commission Charbonneau/négo. 2017

- La réaction de l'ACRGQTQ :
https://www.ceic.gouv.qc.ca/audiences/enregistrement-video.html?tx_cspqaudiences_pi1%5Buid%5D=893&partie=3&cHash=d2771c374acaa9ee408cadca1556dd90 (01:16)



2. Commission Charbonneau/négo. 2017

- Notre position, validée par le Comité camionnage de l'ACRGQTQ :

5) Conclusion

Le point de vue de l'ACRGQTQ est simple. Elle est d'avis que le ministère des Transports devrait soumettre les camionneurs en vrac au même régime que celui auquel les entrepreneurs sont soumis, celui du plus bas soumissionnaire conforme.

Les entrepreneurs sont conscients qu'ils paient trop cher leurs services de camionnage au détriment de tous les contribuables du Québec, et ce, à l'avantage d'un petit groupe de personnes. Ce faisant, l'ACRGQTQ est persuadée que la libéralisation du domaine du transport en vrac constitue l'avenir d'un marché juste et équitable pour tous les travailleurs, favorisant ainsi la libre concurrence.

Malheureusement, les pressions politiques des camionneurs artisans ainsi que leurs manifestations monstres (tout le monde se souvient du blocage de la colline parlementaire en 1990) ont toujours réussi à faire plier le gouvernement.

Pour toutes les raisons explicitées dans ce mémoire, mais surtout pour le bien-être économique du Québec, le MTQ ne doit plus plier.



3. Une alternative possible

– Le 2 octobre 2014

Transporteurs en vrac de Ste-Foy inc. c. Regroupement des
entrepreneurs et camionneurs indépendants de Québec

2014 QCCS 4951

COUR SUPÉRIEURE

CANADA
PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE QUÉBEC

N° : 200-17-018408-138

DATE : 2 octobre 2014

SOUS LA PRÉSIDENTE DE : L'HONORABLE BERNARD GODBOUT, j.c.s.

LES TRANSPORTEURS EN VRAC DE STE-FOY INC.
1875, rue Notre-Dame, bureau 208
L'Ancienne-Lorette (Québec) G2E 4K1

-et-

TRANSPORT S.P. THUNDER INC.
1900, avenue Jules-Verné
Québec (Québec) G2G 2R2

-et-

FRANÇOIS PARADIS
[...] Québec (Québec) [...]

-et-

LES TRANSPORTEURS EN VRAC (RÉGION 03) INC.
1990, rue Cyrille-Duquet, bureau 207
Québec (Québec) G1N 4K8

Demandeurs

transporteurs
groupement
dépendants
l'honorable
décision

andée par
AI vs.
interdire le
vée de

2014 QCCS 4951 (CanLIi)

– M
la
C
C
Q

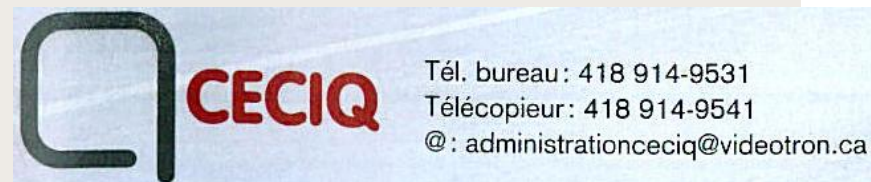


3. Une alternative possible

- En clair, dans l'attente d'une autre décision, l'ANCAI ayant « promis » de combattre celle-ci, il est possible d'utiliser légalement les services des coopératives associées au RECIQ



Tél. bureau : 418 914-9531
Télécopieur : 418 914-9541
www.reciq.com



Tél. bureau : 418 914-9531
Télécopieur : 418 914-9541
@ : administrationceciq@videotron.ca



Tél. : 514 690-8232
Fax : 450 973-8896
@ : Melanie.lajoie@ctmm.ca



4. Coûts élevés du camionnage en vrac

4.1 Contrat de pavage 2014 de Trois-Rivières

Fournisseurs ayant déposé



Numéro : 6000-14-023A-01

Numéro de référence : 757301

Statut : Contrat conclu

Titre : Travaux de réfection de pavage 2014 incluant bordures et trottoirs

Organisation	Section	Statut	Montant(s) soumis (1)
Maskimo Construction Inc. 2500, rue Léon-Trépanier Trois-Rivières, QC G9A 5E1 Téléphone : 819 601-2999			4 679 287,62 \$
Pagé Construction, division de Sintra inc. 17905 rue Gauthier Bécancour, QC G9H 1C1 Téléphone : 819 233-2934			4 795 711,77 \$
Construction & Pavage Portneuf 599 Bona-Dussault Saint-Marc-des-Carières, QC G0A 4B0 Téléphone : 418 268-3558			5 082 310,99 \$
Construction et Pavage Boisvert inc 180 Boul. de la Gabelle Saint-Étienne-des-Grès, QC G0X 2P0 Téléphone : 819 374-7277			5 172 756,75 \$



4. Coûts élevés du camionnage en vrac

4.1 Contrat de pavage 2014 de Trois-Rivières

- La raison de l'économie de 116000\$?

4.12 Transport en vrac – Camionnage et billets de livraison

Pour l'ensemble des travaux de transport de matériaux, l'entrepreneur et ses sous-traitants doivent engager, à l'exclusion de leur équipement régulier, des entreprises de camionnage en vrac abonnées au service de courtage d'une association titulaire du permis de courtage délivré en vertu de la Loi sur les transports (chapitre T-12). Ces derniers doivent être engagés dans une proportion minimale de 50 % du nombre de camions **supplémentaires** requis en autant que la tarification ne dépasse pas celle établie par la Commission des transports du Québec.

Peut être considéré comme équipement régulier de l'entrepreneur et ses sous-traitants, tout équipement dont ils sont propriétaires ou pour lesquels ils disposent d'un contrat de location à long terme.

L'entrepreneur ou son représentant doit également remettre au représentant de la Ville, une copie de tous les billets de livraison au chantier de pierre, sable, pavage ou autres, et ce, à la fin de chaque quart de travail. Ces billets sont fournis à titre indicatif seulement, aux fins de vérification.



4. Coûts élevés du camionnage en vrac

4.2 L'approche de Louiseville en Mauricie

63.0 TRANSPORT EN VRAC

L'Entrepreneur et ses sous-traitants doivent engager, à l'exclusion de leur équipement régulier, les camionneurs qui sont résidents ou propriétaires d'un bâtiment sur le territoire de la ville de Louiseville pour l'ensemble des travaux de transport de matériaux, en autant que la tarification ne dépasse pas celle établie par la Commission des Transports du Québec.

L'entrepreneur ne pourra demander, à la Ville, aucun ajustement des tarifs, ni du prix du carburant.

Travaux optionnels – Camionnage en vrac

Un bordereau de soumission réservé exclusivement à l'option du transport en vrac selon la clause 50/50 est inclus. L'Entrepreneur doit prévoir tous les coûts additionnels si applicables si cette option est retenue. Cet item n'est pas compilé dans le coût total de la soumission inscrit sur le formulaire de soumission à la page C-1.



4. Coûts élevés du camionnage en vrac

4.2 L'approche de Louiseville en Mauricie

Art.	Description	Quantité approx.	Unité	Prix unitaire	Montant calculé
PARTIE I : TRAVAUX OPTIONNELS					
TO	Application de la clause de camionnage en vrac 50 %	1	forfaitaire		
TOTAL TO (CE MONTANT N'EST PAS COMPILÉ DANS LE TOTAL DE LA SOUMISSION)					



5. Impacts sur la qualité des travaux

5.1 Chantier à longue distance

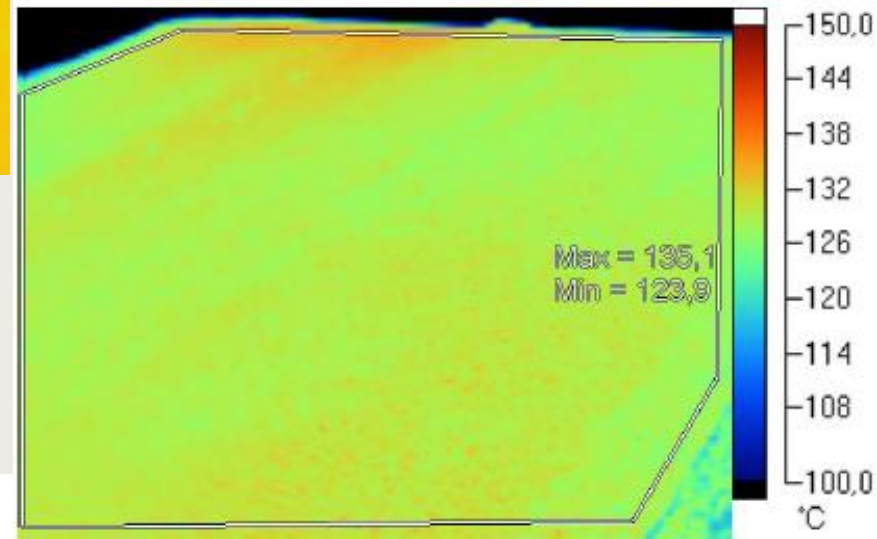
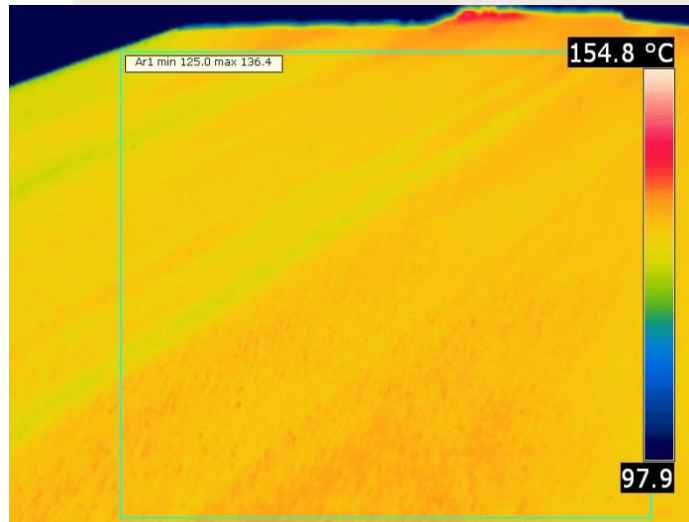
- Expérimentation en 2012 sur la performance des équipements et des camions
- Réalisation à partir du début septembre jusqu'au début octobre (12 journées de travail)
- 3 tronçons séparés, en ordre de réalisation
 - Secteur A : Entre 167 et 170 km de l'usine
 - Secteur B : Entre 129 et 136 km de l'usine
 - Secteur C : Entre 108 et 112 km de l'usine



5. Impacts sur la qualité des travaux

5.1 Chantier à longue distance

- Test des mêmes équipements à 40km de l'usine
- Chantier « facile », aucune STL remarquée :





5. Impacts sur la qualité des travaux

5.1 Chantier à longue distance

- Les règles de bonnes pratiques ont été respectées sur le chantier (ajustement des paveuses, remplissage du VTM, fourniture de camions, etc.) et pourtant :

Secteur	Distance min-max	Tonnage	Nombre de lots	Avis STL	% STL	Avis STL (après réévaluation du surveillant)	% STL (après réévaluation du surveillant)	Avis Température minimale
A	167-170	5950	30	23	77%	17	57%	2
B	129-136	9374	46	25	54%	20	43%	2
C	108-112	6488	34	14	41%	10	29%	0
Total	-	21813	110	62	56,4%	47	42,7%	4

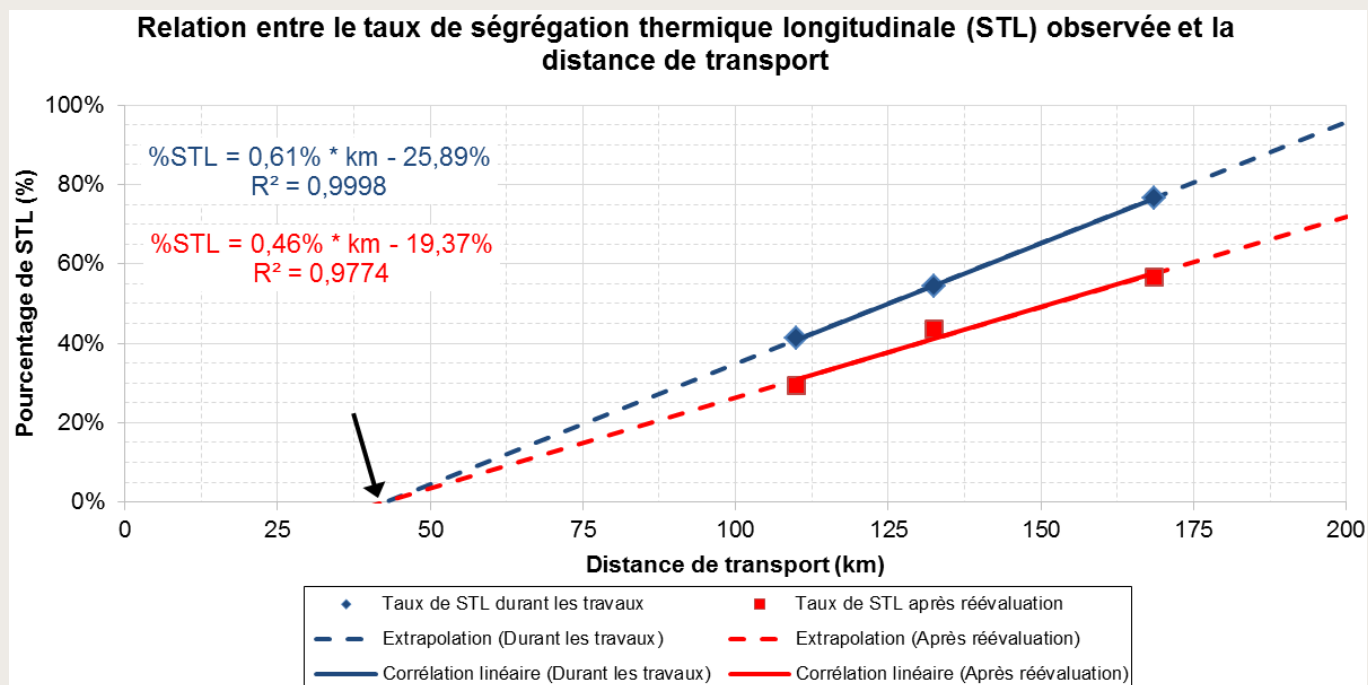
- Il est très intéressant de constater que le nombre de STL diminue drastiquement à mesure que la distance de transport diminue elle aussi



5. Impacts sur la qualité des travaux

5.1 Chantier à longue distance

- Méthode de travail et surveillance constantes.
Relation entre distance de transport et % de STL :



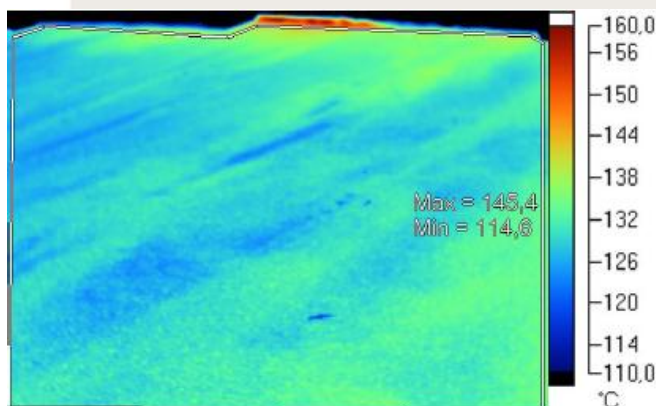
Les taux de STL obtenu autant avant qu'après réévaluation des avis montrent une très forte corrélation entre le taux de non-conformité et la distance de transport. En extrapolant, le taux de non-conformité nul (0%) est atteint lorsque la distance est inférieure à 42 km



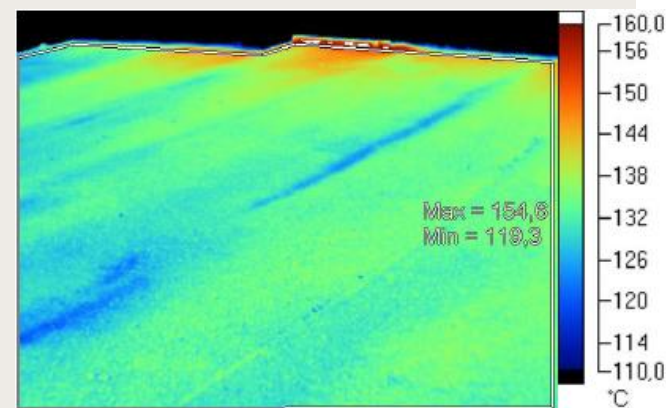
5. Impacts sur la qualité des travaux

5.1 Chantier à longue distance

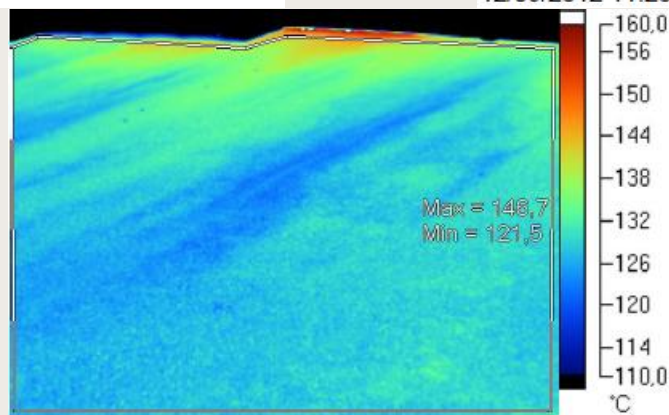
- Thermographie à l'arrière de la paveuse...



IR000114.IS2
12/09/2012 11:22:42



IR000117.IS2
12/09/2012 11:28:23

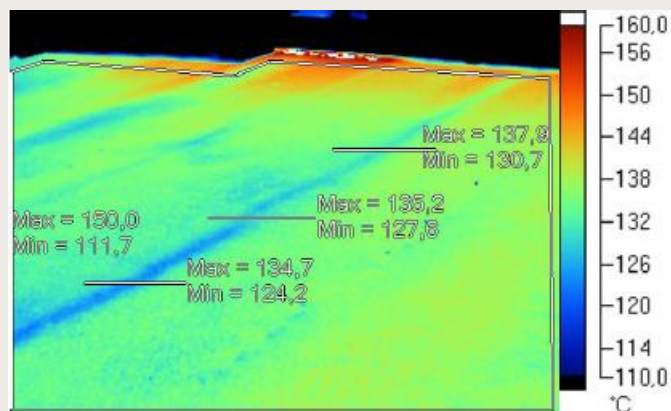


IR000116.IS2
12/09/2012 11:24:49

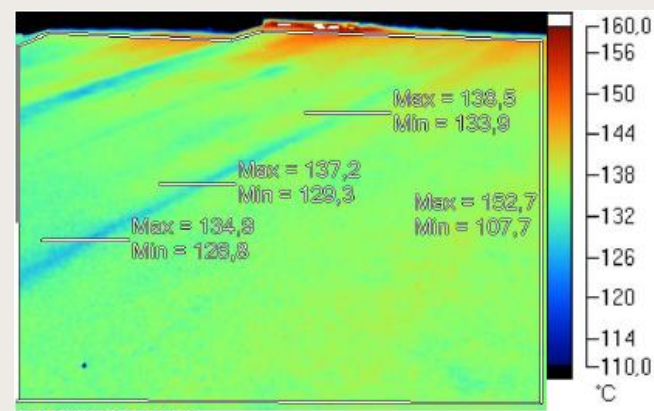


5. Impacts sur la qualité des travaux

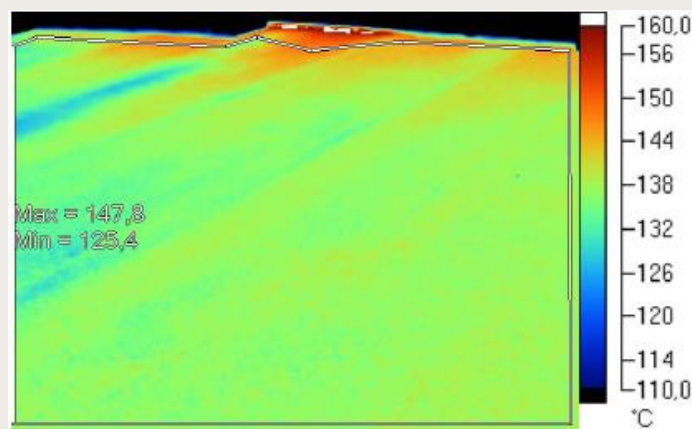
5.1 Chantier à longue distance



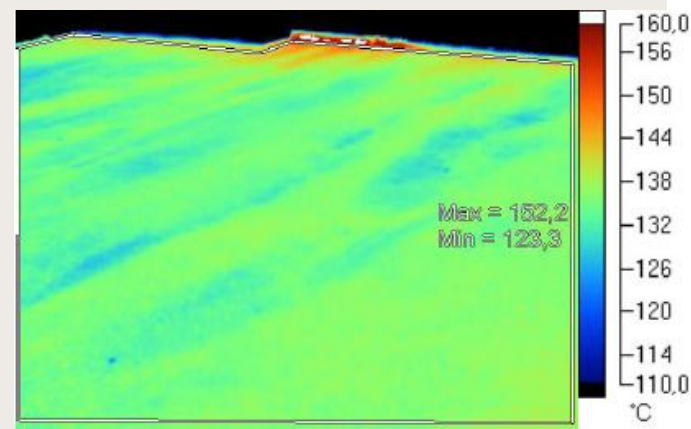
IR000118.IS2
12/09/2012 11:29:03



IR000119.IS2
12/09/2012 11:30:02



IR000120.IS2
12/09/2012 11:30:59



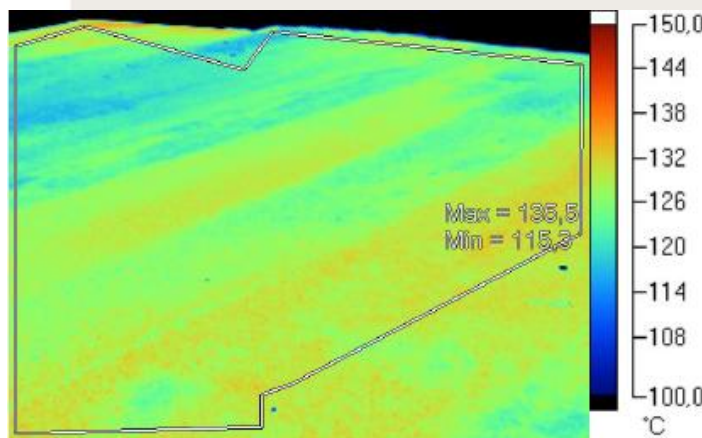
IR000126.IS2
12/09/2012 11:39:49



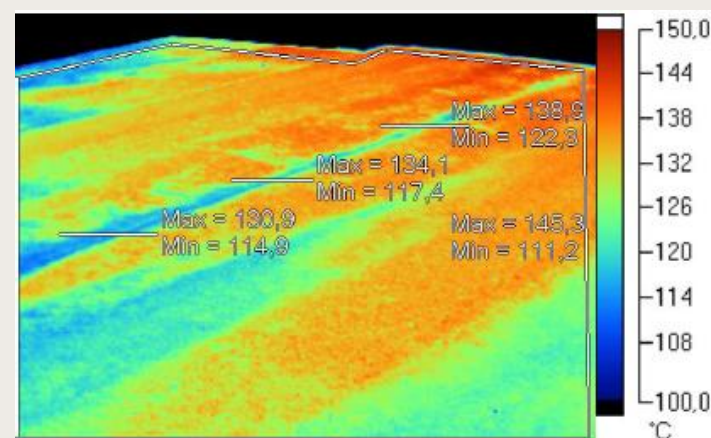
5. Impacts sur la qualité des travaux

5.1 Chantier à longue distance

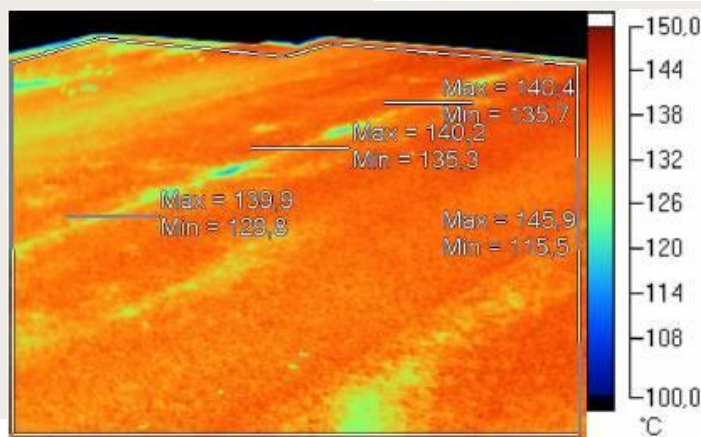
– Transition entre un 10 roues et un live-bottom :



IR000486.IS2
02/10/2012 08:00:28



IR000487.IS2
02/10/2012 08:02:11



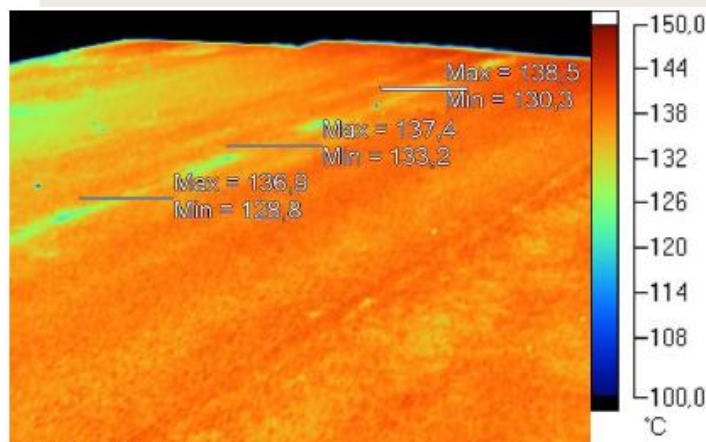
IR000488.IS2
02/10/2012 08:02:56



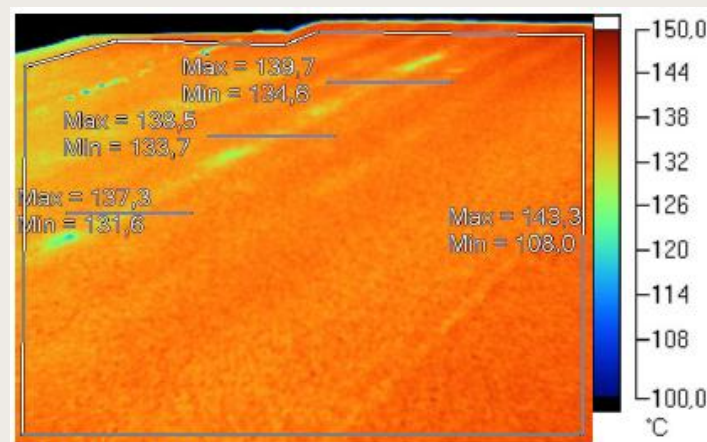
5. Impacts sur la qualité des travaux

5.1 Chantier à longue distance

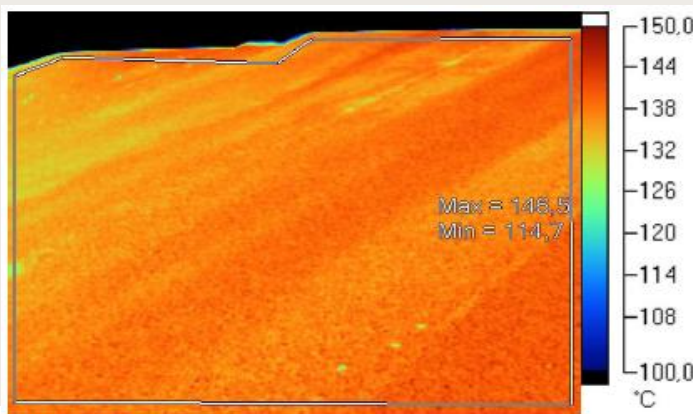
- Transition entre un 10 roues et un live-bottom :



IR000489.IS2
02/10/2012 08:03:40



IR000491.IS2
02/10/2012 08:05:32



IR000492.IS2
02/10/2012 08:06:08



5. Impacts sur la qualité des travaux

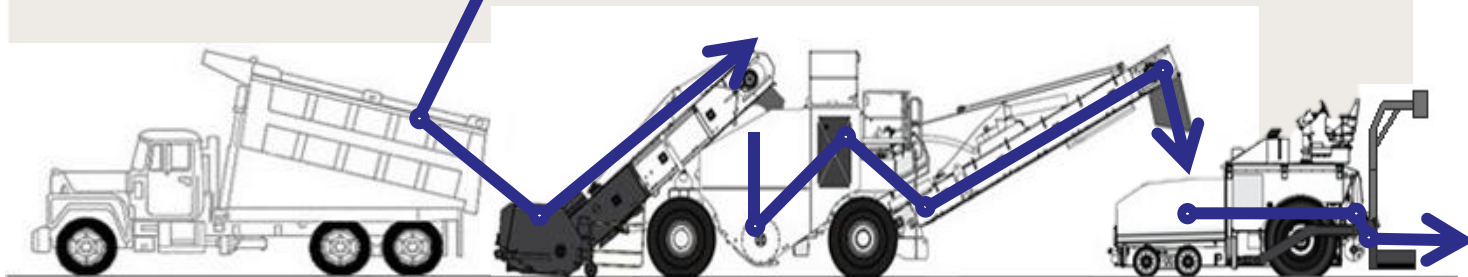
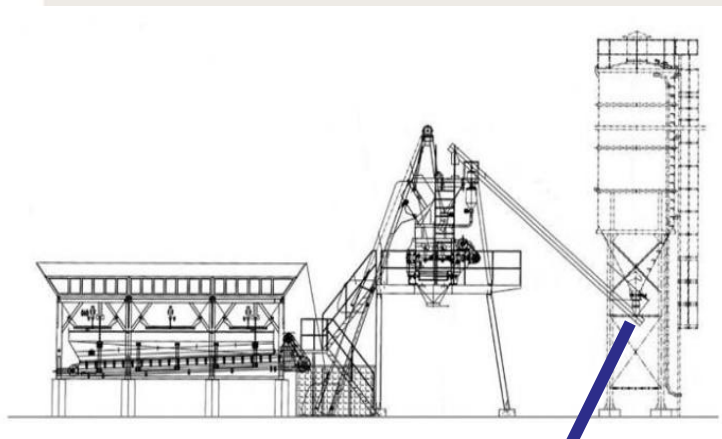
5.1 Chantier à longue distance

- Les données recueillies lors de ce chantier ont aussi pu montrer que les 10 roues, « pup trailers » et 12 roues avaient de moins bonnes performances de rétention thermique que les « semi » ou les « live-bottom »
- Les « live-bottom » ont d'ailleurs des performances inégalables



5. Impacts sur la qualité des travaux

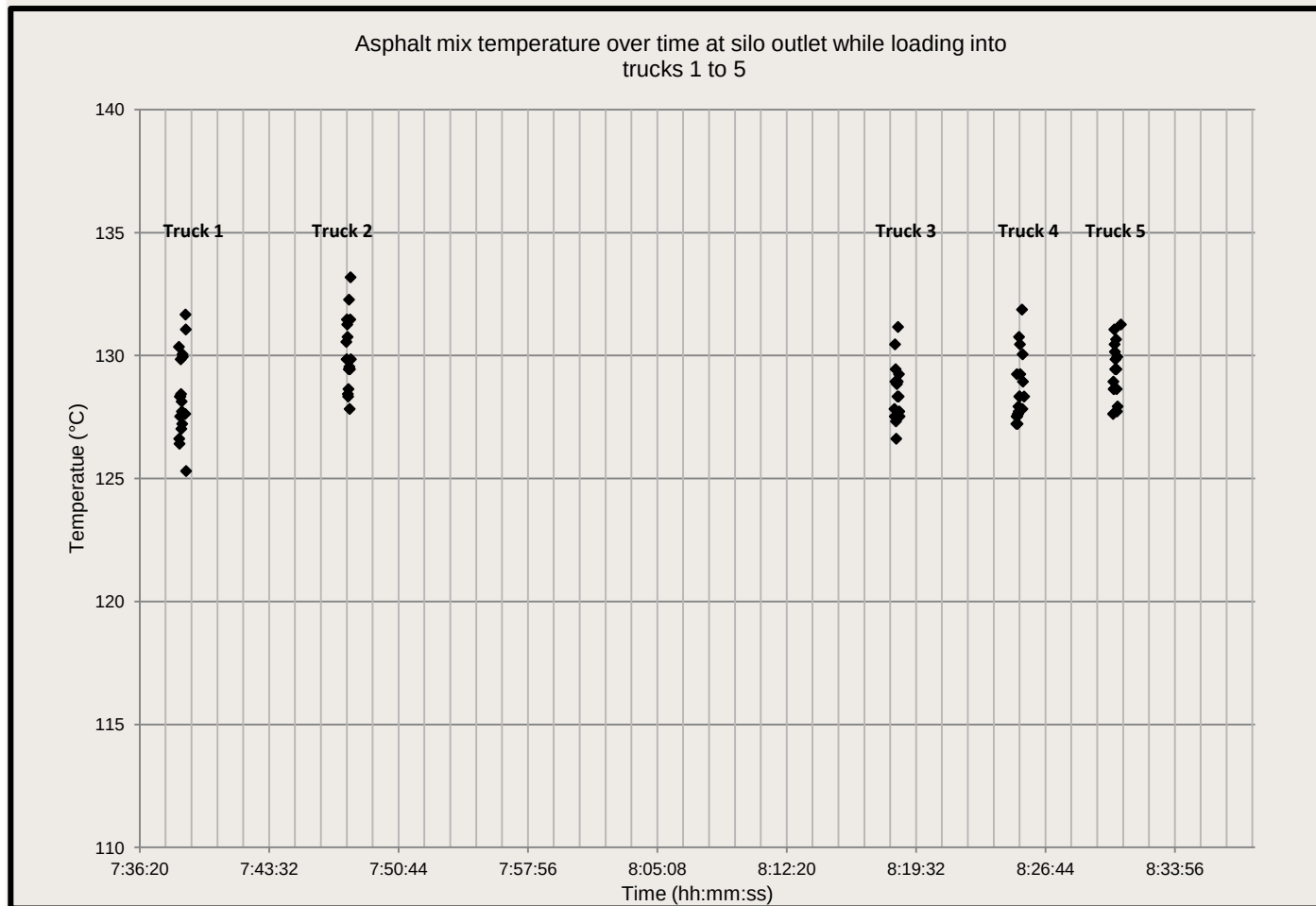
5.2 Précisions sur la thermographie/utilisation VTM





5. Impacts sur la qualité des travaux

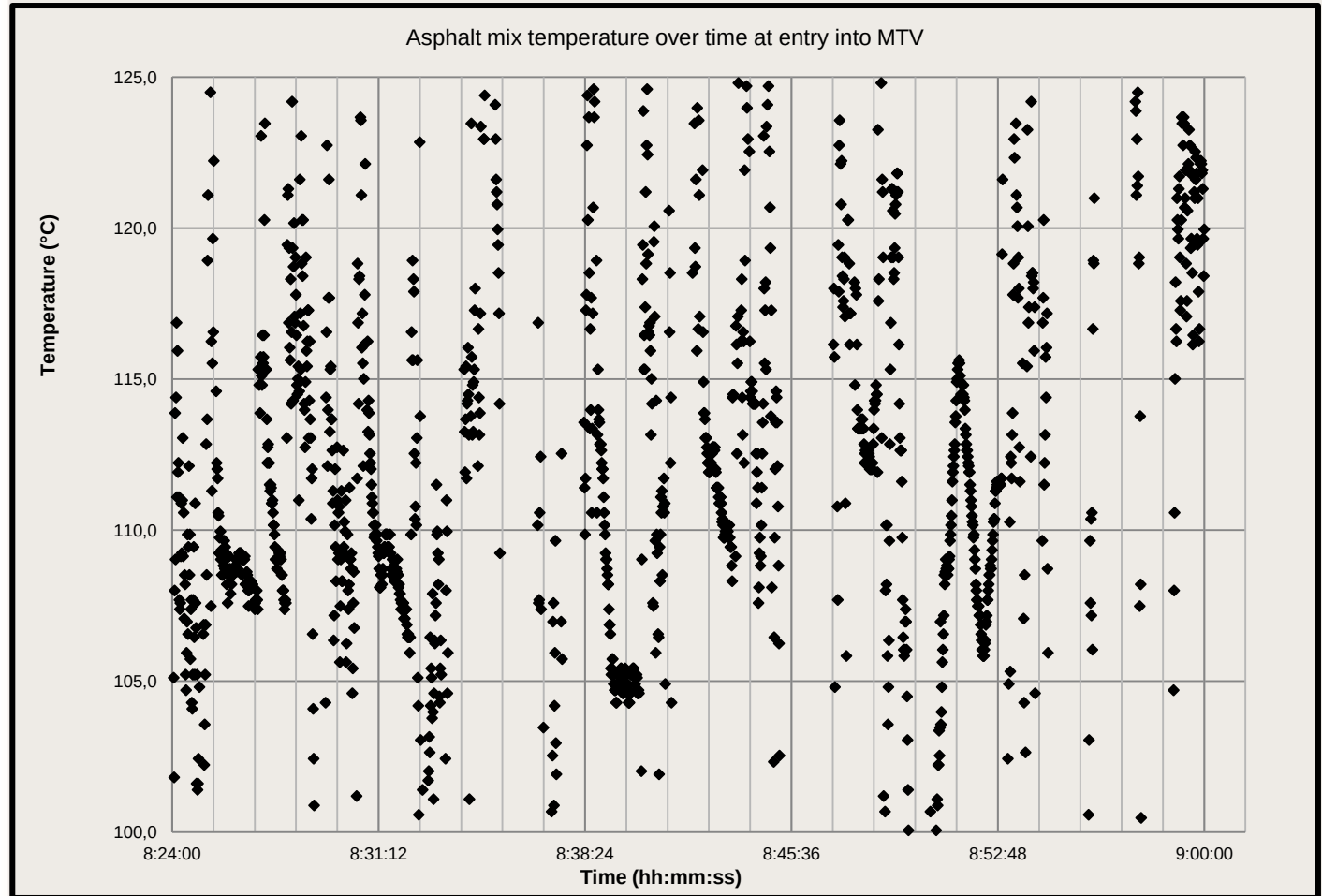
5.2 Précisions sur la thermographie/utilisation VTM





5. Impacts sur la qualité des travaux

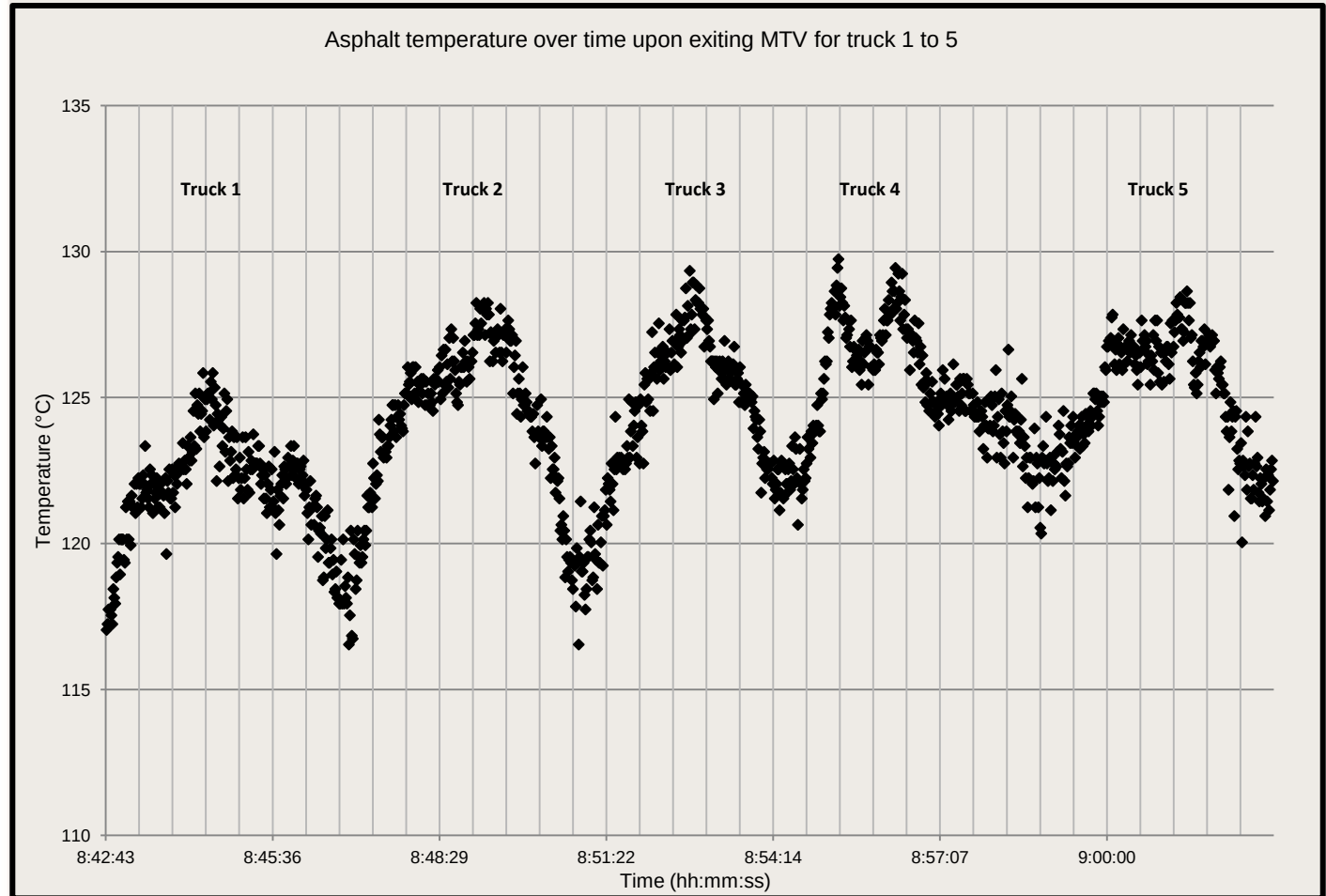
5.2 Précisions sur la thermographie/utilisation VTM





5. Impacts sur la qualité des travaux

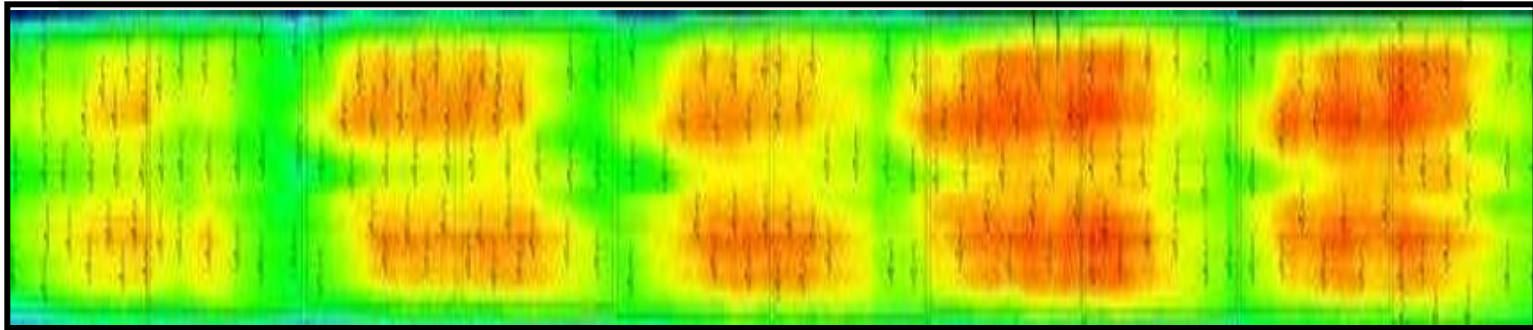
5.2 Précisions sur la thermographie/utilisation VTM





5. Impacts sur la qualité des travaux

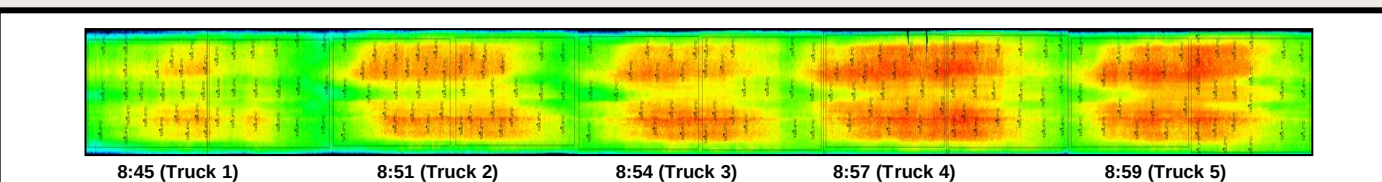
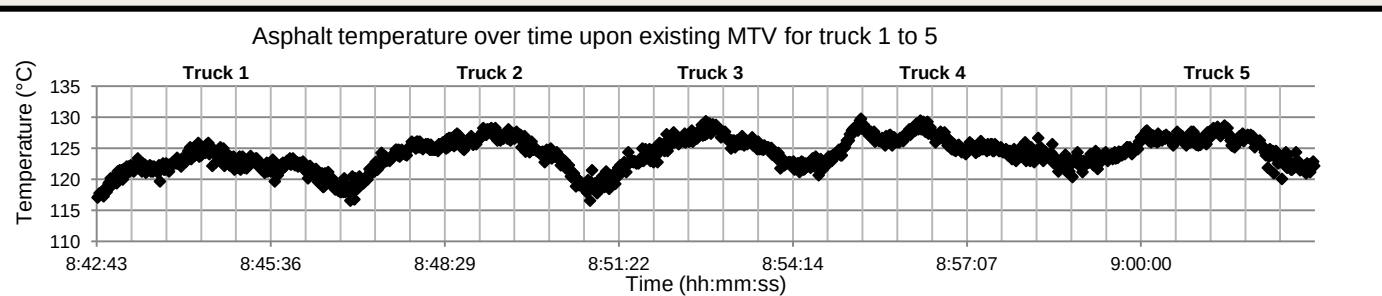
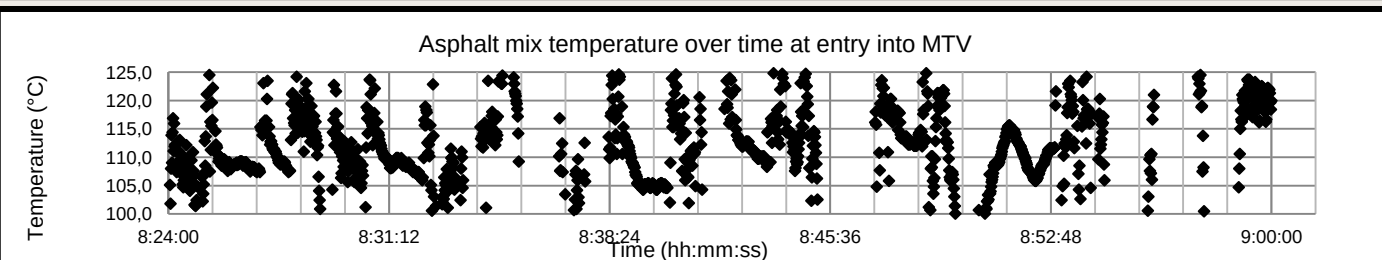
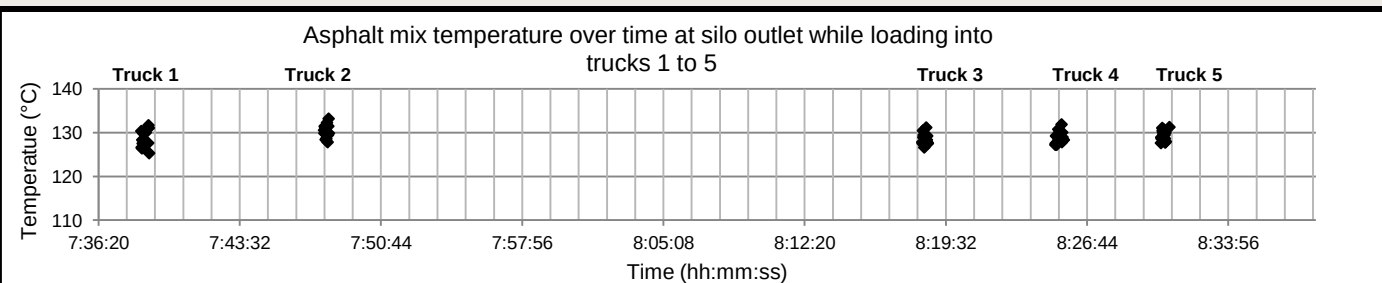
5.2 Précisions sur la thermographie/utilisation VTM





5. Impacts sur la qualité des travaux

5.2 Précisions sur la thermographie/utilisation VTM



6. Conclusion

- L'industrie privée pourrait fournir de meilleurs services et moins chers que les artisans
- En régions éloignées : possibilité d'augmentation des coûts si industrie libéralisée
- Transporteur(s) spécialisé(s) pour l'industrie du vrac : plus de camions live-bottom, semi, etc. disponibles. Petits camions pour besoins spécifiques (en ville).
- Pas de changement aux clauses 7.7 tant que les négociations MTQ/ACRG/ANCAI ne seront pas finies...



6. Conclusion

- Vos suggestions?



Merci pour votre attention!

Assemblée Générale du RPECE

10 décembre prochain, Trois-Rivières

Florian Lafage

flafage@acrqtq.qc.ca

(418) 529-2949

1 800 463-4672