

## *Mémoire sur l'industrie du transport en vrac*

### Présentation

Le Regroupement des Entrepreneurs et des Camionneurs Indépendants du Québec (RECIQ) est un organisme à but non lucratif incorporé le 11 mars 2010 en vertu de la *Loi sur les compagnies*.

Au début de l'année 2010, deux associations concurrentes de camionneurs indépendants siégeant à la table de concertation sur le transport en vrac, Transport d'Agrégats du Québec (TAQ), sous la présidence de Monsieur André Turcotte, et le Regroupement des Camionneurs Indépendants (RCI), sous la présidence de Monsieur Gaétan Rousseau, ont décidé d'accepter l'invitation d'une tierce personne, Monsieur Denis Dumas, de Dumavrac, afin de s'unir avec d'autres intermédiaires en transport de la région de Québec et des entrepreneurs afin de poursuivre les démarches entreprises au sein de la Table de concertation du ministère des Transports du Québec.

Le regroupement fut notamment créé suivant la suspension des travaux de la table de concertation du ministère des Transports du Québec sur le camionnage en vrac, visant à établir un consensus sur l'avenir de l'industrie du camionnage en vrac.

La mission du RECIQ est de promouvoir le développement de saines pratiques commerciales dans l'industrie du transport des matières en vrac ainsi que les intérêts professionnels et sociaux de ses membres.

### Un peu d'histoire

En 1999, le ministre des Transports, M. Guy Chevrette, annonçait son intention de déréglementer l'industrie du camionnage en vrac pour le 1<sup>er</sup> janvier 2000<sup>1</sup>. À cette époque les permis de camionnage en vrac ont été éliminés mais il a été convenu que le régime d'exclusivité dans les marchés publics pour les sous-postes devrait être maintenu pour une période de 7 ans pour permettre une période de transition vers un marché libre qui devait entrer en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2007.

L'annonce a provoqué plusieurs attentes au sein de l'industrie, incitant même plusieurs entreprises et camionneurs à abandonner leur inscription au Registre de la Commission des transports du Québec, considérant que l'inscription au Registre ne serait plus nécessaire afin de pouvoir soumissionner dans les marchés publics. Avant cette époque, il était nécessaire d'être titulaire de permis pour effectuer du camionnage en vrac et pour soumissionner sur les appels d'offres du ministère des Transports, lequel était déjà le plus important donneur d'ouvrage dans le secteur public au Québec avec des travaux en moyenne de près de 700 millions par année entre 1994 et 2002. En 2010, on prévoit pour

---

<sup>1</sup> Voir annexe 1, Info camionnage du 29 novembre 1999 et du 23 décembre 1999.

près de 4,2 milliards de travaux dans le budget du MTQ, soit une augmentation de 600 % en une seule décennie, et ce, sans compter le Gouvernement du Canada ainsi que les municipalités<sup>2</sup>.

La période de transition, qui perdure depuis plus de 10 ans, crée plusieurs inconvénients chez les camionneurs qui ne peuvent s'inscrire au Registre de la Commission des transports. Sans inscription au Registre, ceux-ci ne peuvent soumissionner sur les appels d'offres publics des gouvernements. En effet, seuls les postes de courtage peuvent soumissionner sur les contrats du marché public et une inscription au Registre est nécessaire pour être membre d'un poste de courtage.

### Ville de Québec

La situation pour les travaux réalisés pour la Ville de Québec est aussi problématique. En effet, la clause 0.10 du devis des clauses techniques générales prévoit que lors de l'exécution d'un contrat visé, 50 % des véhicules utilisés doivent être exploités par un résident de la Ville de Québec inscrit à un sous-poste de courtage. Dans la situation où l'entrepreneur ne ferait pas appel à ses propres camions pour le 50 % restant, il doit faire appel aux camions inscrits à un sous-poste.

Cette obligation de faire appel à des véhicules inscrits à un sous-poste de courtage ne relève aucunement de la *Loi sur les transports* et crée une augmentation des coûts de réalisation des travaux. De plus, elle crée une iniquité pour les résidents de la Ville de Québec qui ne peuvent soumissionner sur les contrats de la Ville car étant dans l'impossibilité de s'inscrire à un sous-poste de courtage. Finalement, cela crée des difficultés d'opérations pour l'entrepreneur qui ne peut choisir d'utiliser les services de l'entreprise de transport de son choix.

Pour ne citer que quelques exemples, la Ville de Montréal n'indique aucune clause nécessitant un permis de courtage pour le transport de matières en vrac sur son territoire, laissant place à la libre concurrence. Plus près de nous, la Ville de L'Ancienne-Lorette, dans son devis pour la réfection des rues St-Paul, St-Clément, Du Plateau et Du Parc, en date du 13 avril 2010, n'indique aucune clause particulière pour le transport en vrac. (Voir *Règlement sur le courtage en services de camionnage en vrac* T-12, r.3.3, D. 1483-99, a.3)

À l'inverse, si l'on regarde la clause pour le transport des matériaux (matériel en vrac) que l'on retrouve au point 3.6 de la page 15 du devis VQ-42408 concernant la décontamination du terrain sis au 908-1200 boul. Montmorency, on constate rapidement que malgré un début prometteur dans l'élaboration de la clause, celle-ci devient plus que restrictive par la suite.

---

<sup>2</sup> Voir annexe 2, Investissements dans les infrastructures par le ministère des Transports du Québec entre 1994 et 2014.

(...) dans une proportion d'au moins 50 % en nombre de camions appartenant à des camionneurs résidents de la Ville de Québec ou à des petites entreprises de camionnage de la Ville de Québec, abonnés au service de courtage d'une association qui détient un permis de courtage sur le territoire de la Ville de Québec, en vertu de la Loi sur les transports (L.R.Q. chapitre T-12). (...).

L'adjudicataire qui n'utilisera pas ses propres camions dans la proportion restante de 50 % pour les cas énoncés aux paragraphes précédant, devra faire appel aux services des camionneurs abonnés mentionnés au premier paragraphe.  
(...)

Une telle clause force la Ville de Québec à faire appel aux services des sous-postes de la grande région de Québec, et ce, au détriment des entrepreneurs payeurs de taxes à la Ville de Québec n'étant pas inscrit au Registre de la Commission des transports.

Adopter une approche autorisant une saine compétition entre les entreprises de la Ville permettrait à la Ville de Québec de réduire de manière importante le coût de réalisation des travaux effectués sur son territoire.

### Évaluation des économies potentielles

En prenant comme exemple le contrat de décontamination du terrain du Centre de foires de Québec, voici quelques données intéressantes au niveau des coûts du projet selon que l'on retrouve ou non la clause actuelle encadrant le transport de matières en vrac.

Afin de simplifier les calculs, le coût pour du transport à la tonne entre le Centre de foires de Québec et les deux principaux sites de traitement des sols contaminés, soit ceux de St-Nicéphore et de Grande-Pile, a été déterminé en se basant uniquement sur le recueil des tarifs du MTQ.

Dans le cas de St-Nicéphore, le coût du transport en période hors-dégel est de 21,43 \$ la tonne métrique. Pour le site de Grande-Pile, le coût est de 19,20 \$ la tonne à la même période.

Si l'on analyse les soumissions ayant été préparées dans le cadre de ce projet par trois associations ou compagnies de transport on obtient un coût à la tonne tel que suit :

	<b>Sous-poste</b>	<b>Entr. A</b>	<b>Entr. B</b>	<b>Entr. C</b>	<b>Coût moyen</b>
	Hors-dégel	Hors-dégel	Hors-dégel	Hors-dégel	Hors-dégel
St-Nicéphore	21,43 \$	17,70 \$ (3,73 \$)	19,50 \$ (1,93 \$)	16,35 \$ (5,08 \$)	17,85 \$ (3,58 \$)
Grande-Pile	19,20 \$	15,75 \$ (3,45 \$)	15,95 \$ (3,25 \$)	14,25 \$ (4,95 \$)	15,32 \$ (3,88 \$)
Variation %					

St-Nicéphore	100 %	- 17 %	- 9 %	- 24 %	- 17 %
Grande-Pile	100%	- 18 %	- 17 %	- 26 %	- 20 %

Pour une quantité de 50 000 tonnes métriques, voici les coûts pour chacune des options offertes à la Ville de Québec et la différence en coût supplémentaire pour la Ville de Québec en fonctionnant avec les sous-postes en période hors-dégel :

	Sous-poste	Secteur privé	Différence \$	Différence %
	Hors-dégel	Hors-dégel		
St-Nicéphore	1 071 500 \$	892 500 \$	179 000 \$	+ 16.7 %
Grande-Pile	960 000 \$	766 000 \$	194 000 \$	+ 20.2 %

Ce contrat ayant été réalisé durant la période de dégel, une compensation équivalente à la diminution de la capacité en charge selon le type de camion a été ajoutée au prix à la tonne afin de compenser les camionneurs des sous-postes. Voyons donc l'impact de cette façon de faire sur les coûts pour l'entrepreneur qui effectue les travaux de décontamination.

Type de camion	Charge Hors-dégel	Charge en dégel	Différence en tonnes	Compensation
10 roues	16.00 tonnes	13.50 tonnes	2.50 tonnes	18.50 %
12 roues	20.75 tonnes	18.25 tonnes	2.50 tonnes	13.70 %
2 essieux	27.75 tonnes	22.75 tonnes	5.00 tonnes	21.90 %
3 essieux	32.50 tonnes	27.00 tonnes	5.50 tonnes	20.30 %
4 essieux	36.50 tonnes	31.75 tonnes	4.75 tonnes	14.90 %
Moyenne	26.70 tonnes	22.65 tonnes	4.05 tonnes	17.86 %

Il est cependant important de noter que plus de 95 % de la flotte des camions artisans pour les 3 zones de la Ville de Québec (83 % au niveau régional) est composée de camions 10 et 12 roues<sup>3</sup> ce qui en soit est un facteur important d'augmentation des coûts financiers et une source additionnelle de trafic et de pollution. Afin de majorer le taux des camionneurs artisans pour le comparer à celui offert dans les soumissions des entreprises privées, nous allons donc majorer le taux de base de la charte du MTQ de 17,86 %, soit la moyenne des 5 types de camions.

<sup>3</sup> Source Voix du vrac, Volume 35, no. 6, Novembre-Décembre 2009, page 25

	<b>Sous-poste</b>	<b>Entr. A</b>	<b>Entr. B</b>	<b>Entr. C</b>	<b>Coût moyen</b>
	Dégel	Dégel	Dégel	Dégel	Dégel
St-Nicéphore	25,25 \$	20,50 \$ (4,75 \$)	23,01 \$ (2,24 \$)	18,85 \$ (6,40 \$)	20,79 \$ (4,46 \$)
Grande-Pile	22,63 \$	18,60 \$ (4,03 \$)	18,82 \$ (3,81 \$)	16,50 \$ (6,13 \$)	17,97 \$ (4,66 \$)
Variation %					
St-Nicéphore	100 %	- 19 %	- 9 %	- 25 %	- 17 %
Grande-Pile	100 %	- 18 %	- 17 %	- 27 %	- 21 %

Pour une quantité de 50 000 tonnes métriques, voici les coûts pour chacune des options offertes à la Ville de Québec et la différence en coût supplémentaire pour la Ville de Québec en fonctionnant avec les sous-postes en période de dégel:

	<b>Sous-poste</b>	<b>Secteur privé</b>	<b>Différence \$</b>	<b>Différence %</b>
	Hors-dégel	Hors-dégel		
St-Nicéphore	1 262 500 \$	1 039 500 \$	223 000 \$	+ 17,6 %
Grande-Pile	1 131 500 \$	898 500 \$	233 000 \$	+ 20,6 %

Afin de bien compléter la démonstration, il est important de tenir compte du type de camion utilisé pour réaliser les travaux. Pour la région 03, le pourcentage par type de camion est de :

<b>Type de camion</b>	<b>Région 03</b>
10 roues	639 camions (64,7 %)
12 roues	181 camions (18,3 %)
Semi-remorques	79 camions (8,0 %)
Polyvalents gravier	78 camions (7,9 %)
Forestiers	11 camions (1,1 %)

Si l'on s'attarde maintenant aux 3 sous-postes présents sur le territoire de la Ville de Québec, soit : desservant Chauveau-Québec, Montmorency et Sainte-Foy, on se retrouve avec les flottes suivantes :

Type	Chauveau	Montmorency	Sainte-Foy	Total
10 roues	66 camions (57,4 %)	46 camions (61,3 %)	26 camions (53,1 %)	138 camions (57,7 %)
12 roues	45 camions (39,1 %)	24 camions (32,0 %)	19 camions (38,8 %)	88 camions (36,8 %)
Semi-remorques	4 camions (3,5 %)	4 camions (5,3 %)	1 camion (2,0 %)	9 camions (3,8 %)
Polyvalents gravier	0	1 camion (1,4 %)	3 camions (6,1 %)	4 camions (1,7 %)
Total :	115	75	49	239

La flotte disponible dans le secteur de la Ville de Québec est composée à 58% de camions 10 roues et à 35 % de camions 12 roues, ce qui laisse environ 5 % de la flotte pour les semi-remorques.

Toujours en reprenant l'exemple du Centre de foires, voici le nombre de voyages nécessaires pour compléter le travail en utilisant qu'une seule sorte de camion à la fois, tant en période hors-dégel qu'en période de dégel.

Type	St-Nicéphore Hors-Dégel	St-Nicéphore Dégel	Grande-Pile Hors-Dégel	Grande-Pile Dégel
10 roues	3125 voyages (16 tonnes)	3700 voyages (13.5 tonnes)	3125 voyages (16 tonnes)	3700 voyages (13.5 tonnes)
12 roues	2 410 voyages (20.75 tonnes)	2 740 voyages (18.25 tonnes)	2 410 voyages (20.75 tonnes)	2 740 voyages (18.25 tonnes)
Semi 2 essieux	1 800 voyages (27.75 tonnes)	2 200 voyages (22.75 tonnes)	1 800 voyages (27.75 tonnes)	2 200 voyages (22.75 tonnes)
Semi 3 essieux	1 540 voyages (32.50 tonnes)	1 850 voyages (27 tonnes)	1 540 voyages (32.50 tonnes)	1 850 voyages (27 tonnes)
Semi 4 essieux	1 370 voyages (36.5 tonnes)	1 590 voyages (31.5 tonnes)	1 370 voyages (36.5 tonnes)	1 590 voyages (31.5 tonnes)

On constate que le nombre de voyages nécessaires est d'autant plus important qu'une compensation pour la période de dégel se rattache au tonnage transporté lors de chacun des voyages en fonction du type de camion. Ce fait augmente la différence de coût entre les entreprises soumissionnaires qui n'ont aucune contrainte quant au type de camions utilisés.

Voici deux tableaux illustrant les coûts à la tonne selon le type de camion utilisé pour effectuer le transport, durant la période de dégel :

Pour St-Nicéphore :

Type de camion	Coût à la tonne	Charge en dégel	Compensation	Coût réel en dégel
10 roues	21,43 \$	13,50 tonnes	+ 18.50 %	25,39 \$
12 roues	21,43 \$	18,25 tonnes	+ 13.70 %	24,37 \$
2 essieux	21,43 \$	22,75 tonnes	+ 21.90 %	26,12 \$
3 essieux	21,43 \$	27,00 tonnes	+ 20.30 %	25,78 \$
4 essieux	21,43 \$	31,75 tonnes	+ 14.90 %	24,62 \$
Moyenne	21,43 \$	22,65 tonnes	+ 17.86 %	25,25 \$

Pour Grande-Pile :

Type de camion	Coût à la tonne	Charge en dégel	Compensation	Coût réel en dégel
10 roues	19,20 \$	13,50 tonnes	+ 18.50 %	22,75 \$
12 roues	19,20 \$	18,25 tonnes	+ 13.70 %	21,83 \$
2 essieux	19,20 \$	22,75 tonnes	+ 21.90 %	23,40 \$
3 essieux	19,20 \$	27,00 tonnes	+ 20.30 %	23,10 \$
4 essieux	19,20 \$	31,75 tonnes	+ 14.90 %	22,06 \$
Moyenne	19,20 \$	22,65 tonnes	+ 17.86 %	22.63 \$

Il est donc très clair que la Ville bénéficierait encore une fois d'économie d'échelle si le type de camion utilisé était de plus grande capacité. La différence entre 3 700 voyages en 10 roues et 1 590 voyages en 4 essieux aurait un impact financier et environnemental important tout en protégeant les infrastructures routières de la Ville.

Le même exercice fait pour le Centre de foires peut s'appliquer aux contrats de déneigement ou au transport des résidus de la Ville de Québec vers différents site à l'extérieur de la ville. À titre d'exemple, selon les chiffres de l'année 2009, le coût pour le transport d'une tonne de boues de puisard du site de l'incinérateur de la Ville de Québec au site d'enfouissement à St-Tite-des-Caps, par le secteur privé est de 5,95 \$ la tonne alors que le taux de la charte du ministère des Transports du Québec est de 10,42 \$ la tonne soit une différence de 4,47 \$ la tonne ou **43 % d'économie**. Pour un transport en direction du site d'enfouissement de Grande-Pile, le taux de la charte est de 16,62 \$ la tonne métrique alors que présentement, le transport se fait au taux de 6,75 \$ la tonne, soit une différence de 9,87 \$ la tonne métrique ou **59 % d'économie par rapport au taux de la charte**.

## En conclusion

Rappelons que l'obligation d'être titulaire de permis pour effectuer du camionnage en vrac a été abrogée le 1<sup>er</sup> janvier 2000.

L'industrie du camionnage en vrac est divisée entre ceux qui ont conservé leur inscription au Registre et ceux n'ayant pas renouvelé leur inscription. Cette division, combinée à la présence de clauses favorisant les abonnés aux services de courtage, crée une situation injuste pour les payeurs de taxes de la Ville. En effet, la rédaction actuelle de la clause type de la Ville de Québec relativement au transport en vrac limite les entreprises pouvant soumissionner sur les contrats de construction de la Ville aux entreprises ou camionneurs abonnés à un service de courtage sur le territoire de la Ville.

La *Loi sur les Transports*<sup>4</sup> et la *Loi sur les cités et villes*<sup>5</sup> n'exigent pas qu'une entreprise ou un camionneur soit abonné au service de courtage d'une association titulaire du permis de courtage délivré en vertu de la *Loi sur les transports*. Contrairement à la situation de la Ville de Montréal, seule la clause type de la Ville de Québec exige d'être abonné au service de courtage d'une association titulaire du permis de courtage afin de pouvoir soumissionner sur les appels d'offres de la Ville.

Cette situation a pour effet de créer une augmentation des coûts, complexifie la réalisation des travaux, restreint la flotte disponible sur le territoire de la Ville et permet aux camionneurs de l'extérieur de la Ville de travailler sur les contrats au lieu des résidents payeurs de taxes. Afin de permettre une libre concurrence sur le territoire de la Ville de Québec et permettre à l'ensemble des payeurs de taxes de la Ville de soumissionner sur les appels d'offres, la clause type doit être abrogée. Cela aura pour effet de permettre une saine compétition, des coûts de réalisation plus compétitifs et augmentera le nombre de véhicules disponibles.

**En conclusion, le Regroupement des Entrepreneurs et Camionneurs Indépendants du Québec demande à la Ville de Québec d'abroger les clauses actuelles dans ses devis relativement au transport en vrac afin de permettre à l'ensemble des payeurs de taxes de la ville de soumissionner sur les appels d'offres de la Ville.**

---

<sup>4</sup> L.R.Q., chapitre T-12

<sup>5</sup> L.R.Q., chapitre C-19