

481948

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
CENTRE DE DOCUMENTATION
700, BOUL. RENÉ-LÉVESQUE EST,
21^e ÉTAGE
QUÉBEC (QUÉBEC) CANADA
G1R 5H1

**Rapport du comité d'étude
sur le
Camionnage en vrac**

**Tournée provinciale
du 19 mars au 15 mai 1987**

Présenté à Monsieur Marc-Yvan Coté,
ministre des transports,
responsable du développement régional,

Par André Ouellet
Gilles Couture
Maurice vignola

Québec, le 23 juin 1987

CAWQ
TR
903

TABLE DES MATIERES

Introduction:	Page
Mandat	1
Problématique	3
 Chapitre I: Les postes et les sous-postes d'affectation.	 7
1.1 Description des postes	7
1.1.1 Degré de satisfaction des membres	8
1.2 Description des sous-postes	9
1.2.1 Degré de satisfaction des dirigeants	11
1.3 Thèmes retenus	13
1.3.1 Membership	13
1.3.2 Découpage territorial	14
1.3.3 Fixation des taux et tarifs	15
1.3.4 Gel de permis	15
1.3.5 Permis par région	16
1.3.6 Matières transportées	17
1.3.7 Courtage	17
1.3.8 Clause 75/25	21
1.3.9 Autres sujets	22
1.4 Relations avec les entrepreneurs	23
1.5 Conclusion	27

TABLE DES MATIERES

	Page
Chapitre II: Les Entrepreneurs	29
2.1 Description	30
2.2 Thèmes retenus	31
2.2.1 Déréglementation	31
2.2.2 Clause 75/25	33
2.2.3 Fixation des taux et tarifs	35
2.2.4 Gel des permis	36
2.2.5 Matières transportées	36
2.2.6 Courtage	37
2.2.7 Entrepreneurs partie à l'infraction de surcharge	37
2.2.8 Cotisations à la C.S.S.T	38
2.3 Relations avec les camionneurs	39
2.4 Conclusion	43
Chapitre III: Les municipalités	44
3.1 Québec	46
3.2 Montréal	47
3.3 Conclusion	49

	Page
Chapitre IV : Les transporteurs de bois	50
4.1 Entreprises forestières	51
4.2 Association coopérative des camionneurs du Saguenay / Lac St-Jean	53
4.3 Association des transporteurs de bois de la région de Québec Inc.	55
4.4 Conclusion	58
Conclusion générale	59

Annexes:

- Lettre du Ministre aux intervenants de l'industrie (17 mars 1987).
- Ordre du jour proposé lors des rencontres avec les intervenants.
- Organismes rencontrées et nombre de représentants de ces organismes.
- Liste comprenant:
 - L'inventaire des détenteurs de permis VR.
 - Le nombre de permis.
 - Le nombre de membres des postes et sous-postes.
 - Les cotisations de ces membres.
 - Le nombre de jours travaillés à l'intérieur des postes et sous-postes, par région, en 1986.
- Tableaux analytiques par région des thèmes retenus lors des entrevues avec les dirigeants des postes et sous-postes.

INTRODUCTION

MANDAT:

Suite à la décision du ministre des transports, Monsieur Marc-Yvan Côté, le 25 février 1987, de procéder à une consultation provinciale sur le camionnage en vrac, un programme d'action en deux volets a été élaboré. L'un a comporté un sondage téléphonique auprès de titulaires de permis VR et l'autre une rencontre avec tous les postes et sous-postes d'affectation, sauf celui des Iles-de-la Madeleine, certains requérants de service et des membres de coopératives ou d'organisations concurrentes aux postes et sous-postes. Les objectifs de cette consultation devaient porter sur:

- une cueillette d'information pour une meilleure connaissance du milieu .
- les effets de récents jugements de cour concernant les camionneurs en vrac.
- les problèmes vécus par les divers intervenants au regard du règlement sur le camionnage en vrac
- l'élaboration de suggestions pour l'amélioration des conditions de travail des camionneurs en vrac.

Le comité chargé de la tournée provinciale était formé de M. André Ouellet, conseiller-cadre assisté de M. Maurice Vignola et Gilles Couture, agents de recherche et de planification socio-économique à la Direction du Transport Routier des Marchandises du ministère.

Ces trois personnes ont rencontré 260 représentants d'organismes entre le 19 mars et le 15 mai 1987. Ces rencontres ont duré entre deux et quatre heures dans chacune des régions du Québec. Ainsi, le comité a siégé à Mont-Joli (région 01), Jonquière et Chicoutimi (région 02), Québec (région 03), Trois-Rivières (région 04), Sherbrooke (région 05), Longueuil et St-Jérôme (région 06), Hull (région 07), Rouyn-Noranda (région 08), Baie-Comeau (région 09) et Montréal (région 10).

Le présent rapport fait état de cette tournée provinciale où la discussion fut la plupart du temps franche, animée et inscrite dans la recherche de suggestions réalistes pour d'éventuelles décisions ministérielles concernant le camionnage en vrac.

Le comité désire remercier tous ses interlocuteurs qui ont accepté de participer aux discussions. Nous pensons ici aux 34 représentants des postes, 153 des sous-postes et affiliés, aux 25 entrepreneurs, aux 19 représentants municipaux, et aux 29 représentants des transporteurs de bois et de d'autres organisations reliées au camionnage.

Le comité désire aussi remercier mesdames Monique Asselin, Nancy Bélanger et Jocelyne Mailhot pour leur patience à dactylographier ce rapport ainsi que Monsieur Jean-Yves Couture pour son apport administratif constant.

PROBLEMATIQUE:

Au Québec, le nombre de camions de vrac s'établit à 10248 qui sont propriété de 7610 détenteurs . Parmi ces détenteurs, environ 4200 sont membres de postes et sous-postes d'affectation répartis dans 10 régions. Présentement, 6 postes sont en opération et 61 sous-postes ont été créés avec l'approbation de la Commission des Transports du Québec.

Ces organisations appartiennent à leurs membres dans le sens que ces derniers élisent leurs représentants, décident des services qu'ils se donnent et des coûts afférents à ces services. Elles sont toutefois régies par le "Règlement sur le camionnage en vrac" qui prescrit certaines obligations et règles d'organisation, l'aire géographique, les groupes de matières, la tarification et le courtage en transport de vrac.

L'exclusivité du courtage aux postes et sous-postes d'affectation a été remise en cause devant la Cour supérieure du Québec et le Juge Alphonse Barbeau de cette cour invalidait, le 28 janvier 1987, la section IV du Règlement portant sur le courtage. Les arguments principaux évoqués étaient à l'effet que le Règlement:

- A- crée un monopole virtuel visant un groupe de camionneurs;
- B- restreint considérablement l'exercice du commerce du camionnage;

- C- est discriminatoire dans son application parce qu'il fait distinction quant au statut juridique du détenteur de permis;
- D- modifie les lois existantes touchant la société civile ou commerciale sur le droit de s'associer librement;
- E- impose des exigences incompatibles avec les lois fédérales et provinciales régissant les compagnies en limitant le recrutement des actionnaires à une région.

Cette décision du Juge Barbeau a été contestée par le Ministère et la cause est actuellement pendante devant la Cour d'appel du Québec.

De plus, une clause protectionniste à l'égard des postes et sous-postes d'affectation, appelée clause 75/25, a fait l'objet de décisions judiciaires défavorables à ces camionneurs. Cette clause 75/25 incluse dans le cahier des charges et devis généraux du Ministère pour la construction des routes exige que l'entrepreneur fasse appel aux membres des postes et sous-postes pour les travaux complétés au-dessus de la ligne d'infrastructure. En effet, la mesure prescrit que 75 % ces travaux doivent être effectués par les membres des postes et sous-postes. Ils représentent habituellement autour de 10 % de la valeur d'un contrat de construction de route et les membres des postes et sous-postes considèrent que ces travaux constituent leur principale source d'ouvrage.

Cette clause 75/25, attaquée devant les tribunaux par certains entrepreneurs à l'égard de contrats subventionnés par le Ministère, mais où le maître d'oeuvre était une municipalité, a été déclarée nulle et sans effet. Un projet de loi vient d'être déposé à l'Assemblée nationale qui a pour objet "d'autoriser le Ministre des Transports à inclure dans les contrats qui sont adjugés après demandes de soumissions publiques pour la réalisation de travaux de voirie, une clause de protection favorisant la participation des titulaires de permis de camionnage en vrac à la réalisation du contrat. Ce projet de loi vise également à valider cette clause de protection lorsque par entente entre le Ministre des Transports et une municipalité, cette dernière agissant pour le compte du Ministre des Transports inclut cette clause dans les contrats de la municipalité". (1)

En plus de discuter du règlement sur le camionnage en vrac et de la clause 75/25 avec les dirigeants des postes et des sous-postes, les représentants du Ministère ont examiné l'organisation interne de chacune de ces entités et leurs relations entre elles. De plus, ils se sont adressés à des requérants de service pour connaître tant leur perception du règlement que l'état de leurs relations avec les postes et sous-postes d'affectation.

(1) Notes explicatives du projet de Loi 23

Les quatre chapitres de ce rapport: 1- les postes et sous-postes, 2- les entrepreneurs, 3- les municipalités et 4- les transporteurs de bois, rendront compte du bilan de chacun de ces intervenants face à la réglementation actuelle et des quelques suggestions de modifications qui ont été soumises au cours de la tournée provinciale.

Chapitre I: Les postes et les sous-postes d'affectation.

1.1 Les postes:

Les régions 02, 03, 04, 05, 06 et 10 se sont dotées d'un poste d'affectation. Sauf pour la région 10, les autres régions sont responsables d'organisations de comté à qui elles offrent tous les services du poste. Ces 19 organisations de comté qu'on appelle "affiliées", se répartissent comme suit: région 02 (2), région 03 (2), région 04 (1), région 05 (2) et région 06 (12).

Le poste est l'agent négociateur pour le transport du sel dans sa région. Il est aussi responsable de l'interzone; c'est-à-dire de l'offre de service selon la demande à l'intérieur de la région. Deux postes sur cinq (régions 03 et 05) pratiquent une politique de "la zone la plus défavorisée" dans la mesure du possible; il s'agit de requérir les services des membres du sous-poste où il y a eu le moins de demande de service. En outre, le poste fournit aux sous-postes certains services comme l'aide technique sur les contrats d'envergure, les renseignements sur les permis, le règlement de griefs entre sous-postes, la comptabilité, etc... Les coûts afférents à ces services varient de 192 \$ à 480 \$ annuellement par membre de sous-poste.

membres, qu'elle est lointaine, plutôt axée sur des services administratifs sans retombée immédiate pour les membres? Serait-ce parce qu'elle sert bien les membres qui vivent en milieu urbain et très peu les zones rurales comme le mentionnaient certains de nos interlocuteurs en régions 03 et 05?

La conférence des Postes et sous-postes a demandé des modifications réglementaires visant à élargir les pouvoirs et responsabilités des postes alors que l'Association Nationale des Camionneurs Artisans Inc (ANCAI) s'y oppose.

1.2. Les sous-postes.

Au Québec, on dénombre 61 sous-postes d'affectation. Ces sous-postes constituent la pierre angulaire de l'industrie du vrac contre rémunération. Cinquante-huit pour cent des détenteurs de permis VR en font partie, les autres détenteurs étant des entrepreneurs qui utilisent ces permis pour leur compte propre ou des détenteurs qui ne sentent pas le besoin d'adhérer à cette organisation.

La responsabilité première d'un sous-poste est la répartition équitable du travail entre les membres, tout en faisant office de courtier pour une zone définie par une autorisation de la Commission des Transports du Québec. Le courtage exclusif aux sous-postes (et aux postes) leur permet de transiger avec des clients potentiels, principalement du secteur privé, afin d'obtenir davantage de travail pour leurs membres et de négocier les conditions reliées aux services de camionnage.

Dans le domaine public, le sous-poste est aussi responsable de la négociation et de la répartition du travail au regard de la clause 75/25 du ministère des transports pour les travaux de voirie; il est aussi courtier pour les travaux de la société Québécoise d'assainissement des eaux qui prescrit que l'entrepreneur devra s'adresser aux sous-postes s'il manque de camions pour réaliser les travaux qu'il s'est engagé à exécuter.

1.2.1. Degré de satisfaction des dirigeants.

Les dirigeants des sous-postes sont très satisfaits de la structure actuelle d'organisation et présument de la satisfaction de leurs membres puisque ces derniers continuent à adhérer à la formule. Les membres versent une cotisation qui varie de 264 \$ 1 825 \$ annuellement pour les services qu'ils reçoivent de leur sous-poste respectif.

Ceux qui ne sont pas satisfaits des sous-postes ne remettent pas en question leur rôle, mais plutôt leur organisation interne. Ils prétendent que leurs administrateurs ont trop de pouvoirs, qu'ils cachent des choses, se servent les premiers, appliquent rigoureusement le code d'éthique, approuvé par la majorité des membres. Ce code d'éthique est véritablement un code de discipline qui, à leur avis, constitue une barrière au dynamisme. A titre d'exemple, on ajoutera des "jours travaillés " à celui qui aura pris l'initiative de se trouver du travail à l'extérieur du sous-poste.

D'autres pénalités seront accordées pour impolitesse envers un membre du Conseil d'administration, le directeur du sous-poste, etc... Ces pénalités en nombre de "jours travaillés" choquent les insatisfaits qui se disent traités comme "des enfants".

Plusieurs insatisfaits ont décidé de quitter le sous-poste ou le poste et de s'organiser en marge de la réglementation. Qu'ils s'appellent Courtiers France Inc au Saguenay / Lac St-Jean, MOCAM en Abitibi, Transporbec à Montréal ou la Coopérative de la Rive-Sud de Montréal (région 06), ces gens sont tous issus d'un poste ou sous-poste d'affectation. Ils étaient membres de conseil d'administration ou directeurs de postes et sous-postes d'affectation.

Leur premier objectif est de trouver du travail pour des camionneurs qui leur sont fidèles, à des taux acceptables et sans égard à la répartition équitable. En outre, ils tentent d'obtenir des services collectifs comme des taux d'assurances, d'essence, d'achats de pneus pour les camionneurs. Leur services sont rémunérés au pourcentage des revenus gagnés par les camionneurs, sauf dans le cas de la coopérative où une cotisation est exigée de chacun des membres.

Ces "entrepreneurs" prétendent qu'ils sont la "bouffée d'air frais" dans le système. Contrairement aux membres des postes et sous-postes, ils sont beaucoup sollicités et, partant, ont beaucoup d'ouvrage.

1.3 Thèmes retenus:

1.3.1. Membership

Pour l'obtention et la maintenance d'un permis de sous-poste d'affectation dans une zone donnée, le règlement sur le camionnage en vrac prescrit que "La Commission peut délivrer un permis de sous-poste à toute corporation sans but lucratif ou à toute association coopérative qui établit: a) qu'au moins les deux-tiers des titulaires de permis de camionnage en vrac de la zone sont abonnés ou qu'une proportion inférieure est requise parce que, dans cette zone, certains titulaires de permis ne sont pas disponibles pour transporter toutes les matières en vrac compte tenu que l'équipement qu'ils utilisent est spécialement conçu ou agencé pour le transport d'une matière ou d'un groupe de matière parmi les matières visées dans le paragraphe 3 de l'article 3" (article 54). Or, une compilation rapide du nombre de membres des sous-postes par rapport aux titulaires de permis par zone nous démontre que 65.6% des sous-postes ne regroupent pas les 2/3 requis pour le maintien de leur permis par la C.T.Q. Selon un représentant de cette dernière, environ 20 permis de sous-postes, soit un permis sur trois, ont été émis en raison de la non-disponibilité de certains détenteurs de permis VR dans une zone à travailler au service du public. En somme, le tiers des sous-postes actuels serait dans l'illégalité.

Nombre de membres par rapport au nombre de détenteurs

Membres/Détenteurs	Total	Sous-postes par région									
		01	02	03	04	05	06	07	08	09	10
66 à 90 %	21	1	1	2	7	6	-	-	2	2	-
50 à 65 %	19	4	3	5	-	1	2	-	2	2	-
30 à 50 %	21	2	1	5	2	1	2	5	3	-	-
Total	61	7	5	12	9	8	4	5	7	4	-

1.3.2 Découpage territorial

Au regard des territoires desservis par les postes et sous-postes, les dirigeants de ces organisations considèrent le découpage actuel comme étant très satisfaisant. On souhaiterait, toutefois, que le gouvernement forme un poste ou sous-poste pour le territoire de la Baie-James, compte tenu que des travaux d'envergure devraient débuter bientôt. Dans la région 08, on suggère que les camionneurs des 7 sous-postes de l'Abitibi aient une priorité sur ceux du reste de la Province; cette suggestion est contestée par certains camionneurs qui veulent un traitement équitable pour tous les camionneurs du Québec. De plus, on ne s'entend pas sur les modalités de choix: inscription et pige au sort comme pour la chasse et la pêche ou invitation à tous les camionneurs intéressés et répartition au prorata du nombre de camions dans chacune des régions.

1.3.3 Fixation des taux et tarifs

La fixation minimale des taux et tarifs par la Commission des Transports du Québec fait objet d'unanimité de la part des représentants des postes et sous-postes. Dans certaines régions (03, 07 et 09), les taux et tarifs sont appliqués intégralement; dans les autres régions, ils constituent un outil de base, un seuil de négociation dont la variation à la baisse est d'environ 8%, mais peut atteindre jusqu'à 20% pour certains travaux d'envergure. Habituellement, les négociations donnent lieu à des ententes tarifaires, lesquelles doivent et sont approuvées par la C.T.Q. Certains dirigeants (régions 04,05, 08, 09 et 10) proposent que ces accords prennent effet immédiatement et ce, sans droit de regard de la C.T.Q.

1.3.4. Gel des permis

Le gel des permis, décrété en 1977 par le gouvernement, doit selon les représentants des postes et sous-postes être maintenu et une surveillance plus étroite doit être exercée par la C.T.Q. sur les transferts de permis. Certains dirigeants de postes et sous-postes se plaignent de manquer d'information sur des demandes de transfert, du manque d'études sérieuses de la C.T.Q. dans certains cas, et des

délais occasionnés par une procédure longue et des frais de 20 \$ pour s'objecter à un transfert de permis; cependant, on critique de façon violente une décision récente de la C.T.Q. à l'effet que le poste ou sous-poste ne peut signer une requête d'opposition puisqu'il n'a pas un intérêt immédiat dans la cause; cette requête doit être signée par un titulaire de permis qui assumera les frais "humains" et financiers de son geste.

1.3.5. Permis par région.

La formule du permis régional est aussi très bien acceptée par les spécialistes du transport de sable et gravier. Elle est toutefois remise en cause par les transporteurs de bois qui doivent demander plusieurs permis spéciaux parce que, très souvent, les lieux d'expédition sont très éloignés des lieux d'origine du transport. Ces transporteurs préféreraient détenir un permis provincial pour mieux répondre aux besoins de l'industrie du bois.

1.3.6. Matières transportées.

Quant aux matières inscrites au Règlement sur le camionnage en vrac, on considère très majoritairement que le bois de chauffage ainsi que la tourbe à gazon et le charbon pourraient être déréglementés; les régions où il y a un port (régions 02, 03, 04 et 10), ne sont pas d'accord pour exclure le charbon.

Les transporteurs en vrac, plus spécialement les transporteurs de bois, ont proposé d'ajouter certaines matières comme les panneaux, le fer d'armature et la ferraille, les concentrés miniers (cuivre et zinc) et le minerai transformé, le fluorspar, la bauxite d'aluminium et l'alumine, les grains et engrais en sac et en vrac et la mousse de tourbe (sphaigne). Ces matières sont actuellement exclusives au transport général. Les représentants de ces transporteurs n'ont pas été consultés à ce sujet.

1.3.7 Courtage

Les postes et sous-postes détiennent l'exclusivité du courtage dans un secteur géographique donné. Cette exclusivité, remise en cause par certains entrepreneurs et par les tribunaux est aussi rejetée par certains camionneurs insatisfaits du mode de fonctionnement actuel des postes et sous-postes.

La grande majorité des postes et sous-postes veulent conserver les acquis, maintenir le statu quo et reportent la responsabilité sur le gouvernement qui peut légiférer en toute matière. Ces représentants ne veulent pas discuter d'alternative à la situation actuelle, sauf pour rétorquer que toute modification entraînera des conflits, le retour à la période d'avant 1973...

La région 08 a une position plus ouverte à ce sujet. On sent que les représentants des sous-postes ont lu les jugements de cour et sont pleinement conscients que le statu quo n'est plus possible. (Ils rejoignent ici la position du représentant du sous-poste de Deux-Montagnes). Pour eux le règlement sur le camionnage en vrac doit donc être revu en profondeur.

Dans le domaine du courtage, ils suggèrent qu'on devrait permettre à toute personne ou corporation à but lucratif de faire du courtage, en concurrence avec les sous-postes d'affectation. Il est clair cependant que des conditions raisonnables ou encore contrôlables devront être rattachées au permis de courtier.

Avec ce nouveau système, les sous-postes verront leur membership modifié, car, tant aux sous-postes qu'ailleurs, on fera appel seulement aux camionneurs dynamiques et productifs. Tel n'est pas le cas aujourd'hui,

puisque les sous-postes doivent accepter tout camionneur qui veut devenir membre. Dans la région 08, l'épuration mettrait à l'écart les improductifs, les indésirables etc... mais surtout les transporteurs forestiers qui sont disponibles environ deux à trois mois par année pour le transport de sable et gravier.

On comprendra ici que le principe de la répartition équitable du travail est remis en question. Pour certains postes et sous-postes, le système est vivable et doit demeurer; pour d'autres, il n'est qu'une fiction et, dans les faits, quasi impossible à réaliser quand on met l'accent sur l'efficacité et la productivité du service à rendre.

Pour les partisans du statu quo, le principe de la répartition équitable revêt un caractère émotif très élevé. Il faut sauvegarder le gagne-pain des artisans propriétaires d'un seul camion qui ne seraient pas capables de survivre dans un système différent. De plus, l'exclusivité du courtage a été gagnée à la suite de luttes difficiles et ce sont ces camionneurs qui, aujourd'hui, en feraient les frais. Les camionneurs en vrac constituent une "grande famille" où chacun permet à l'autre de vivre. Tout en tenant ce discours ferme, on admet que 20 à 30% des camionneurs sortiraient du marché si la clause d'exclusivité et le principe de répartition équitable étaient abolis.

Quant à ceux qui reconnaissent les nombreuses difficultés de l'application du principe de répartition équitable et mettent surtout l'accent sur la notion d'excellent service à rendre aux requérants de service (région 08), ils se disent prêts à se délester de certains membres et à accepter une concurrence accrue dans l'obtention des contrats.

1.3.8. Clause 75/25.

Pour les dirigeants de postes et sous-postes, la clause 75/25 doit être inscrite dans la loi sur le ministère des Transports et surtout être administrée par eux. Ils se disent inquiets du fait que la clause législative favoriserait l'ensemble des titulaires de permis de camionnage en vrac et non pas spécifiquement leurs groupes.

Considérant cette clause acquise, certains dirigeants proposent de l'étendre à 50 % des travaux tant au-dessous qu'au-dessus de la ligne d'infrastructure. "Ceci nous permettrait d'arriver en même temps que l'entrepreneur sur le chantier" (région 03). D'autres suggèrent que 100 % des travaux en régie du M.T.Q. soit confié aux camionneurs membres des postes et sous-postes (région 04) et enfin, certains suggèrent que le coût du transport pour un contrat donné soit pré-établi par le ministère. Ce dernier pourrait alors obliger les entrepreneurs à payer les camionneurs au plein tarif: " Cela éliminerait les chicanes; il n'y aurait pas de négociation possible de la part des entrepreneurs" (régions 01, 03, 04, 06).

La clause 75/25 est actuellement difficile à appliquer dans les régions où les relations camionneurs-entrepreneurs sont mauvaises. On prétend que la sous-traitance vient annihiler les effets de la directive; voilà pourquoi, la région 05 propose que tout contrat de transport soit accordé à l'entrepreneur sans que celui-ci n'ait le droit de "sous-contracter" la partie transport du contrat.

Un dirigeant de sous-poste de cette même région a suggéré que tout le transport demeure au ministère et que ce dernier se charge de faire la répartition équitable de travail. Cette suggestion a rapidement été dénoncée par ses confrères comme étant la "porte ouverte au favoritisme".

1.3.9 Autres sujets.

Les dirigeants des postes et sous-postes ont exprimé leur accord à l'immatriculation par essieux et au contrôle des charges qui, d'après eux, vont assainir le climat dans le milieu. "Ces deux mesures vont permettre d'aplanir 75 % de nos problèmes" a mentionné un dirigeant du poste de la région 03, "les expéditeurs vont arrêter de nous surcharger et les illégaux vont disparaître".

De plus, ces dirigeants souhaitent ardemment que les expéditeurs soient partie à une infraction de surcharge. Nous verrons dans le prochain chapitre que les entrepreneurs ne sont pas du tout d'accord avec ce souhait. Ces derniers déclarent que le camionneur est le seul responsable de la charge de son camion d'autant plus qu'il en connaît la capacité de charge.

1.4 Relations avec les entrepreneurs.

Les dirigeants des postes et sous-postes connaissent deux catégories d'entrepreneurs: les bons et les mauvais. Il ne font pas d'autres distinctions selon que l'entreprise soit locale, régionale ou provinciale.

Les bons entrepreneurs sont ceux qui ne négocient pas ou négocient très rarement les taux établis par la C.T.Q., savent planifier le travail à exécuter et paient le poste ou sous-poste dans un délai raisonnable c'est-à-dire de trente (30) jours ou moins. Les mauvais entrepreneurs ont tous les défauts des qualités que nous venons d'énumérer. On sera alors porté à donner un meilleur service aux premiers, quitte à faire souffrir les seconds " pour les dompter " dira un interlocuteur. A ce sujet, on souhaiterait que le Ministère établisse des critères

d'évaluation de la performance des entrepreneurs ou encore ait un préjugé favorable pour les entrepreneurs locaux dans le but de privilégier l'économie locale. On estime qu'une meilleure collaboration pourrait se développer entre postes ou sous-postes et entrepreneurs .

Au fil de la tournée, nous avons décelé une grande diversité dans les relations entrepreneurs-camionneurs selon les régions. Vu sous cet angle, il nous est apparu que dans les régions 01, 02, et 09, les relations sont mauvaises.

Dans la région 01, les dirigeants des sous-postes nous ont décrit les mauvais entrepreneurs avec lesquels les relations sont très difficiles.

Ces entrepreneurs viennent de d'autres régions, ne connaissent pas la mentalité locale, font de l'espionnage avec leurs propres camions, paient mal les camionneurs, etc... Dans la région 02, les entrepreneurs possèdent 311 permis VR alors que le poste et les sous-postes en regroupent 316. Chacun veut faire travailler son camion le plus possible; alors les frictions sont nombreuses. De plus, dans un sous-poste de 54 membres, le président de ce sous-poste a mentionné que 84% des membres étaient des petits entrepreneurs. Enfin, dans la région 09, c'est aujourd'hui la "guerre ouverte" suite à un incident sur le transport de neige de la ville de Baie-Comeau. Les entrepreneurs veulent s'acheter des camions pour forcer les sous-postes à devenir plus raisonnables.

Sauf dans la région 08 où les relations semblent bonnes, on peut les qualifier d'acceptables dans les autres régions (03, 04, 05, 06, 07 et 10).

Ce diagnostic rapide s'appuie aussi sur la constatation suivante: la qualité des relations sera dépendante du nombre de camions que l'entrepreneur voudra mettre sur le chantier: moins ce dernier aura de camions, plus facile sera l'entente avec le poste ou le sous-poste concerné.

Les dirigeants des postes et sous-postes sont convaincus que les entrepreneurs ont besoin d'eux pour l'exécution de leurs travaux parce qu'il leur en coûte moins cher de les utiliser que de s'acheter des camions. Ils notent, à titre d'exemple, que les entrepreneurs ne s'achètent pas de camions pour la réalisation de travaux pour le compte de la Société Québécoise d'Assainissement des Eaux alors que la directive prescrit que l'entrepreneur devra utiliser les camions des membres des postes ou sous-postes après avoir utilisé les siens.

Cette situation est renforcée par l'octroi de la clause 75/25 pour les travaux de voirie du Ministère, imité par l'Hydro-Québec et certaines municipalités quand les travaux sont subventionnés par le gouvernement. Dans ce dernier cas, la clause 75/25 s'applique "s'il y a lieu".

Au chapitre suivant, nous verrons toutefois que les entrepreneurs pensent et agissent autrement: plus ils possèdent de camions pour les chantiers, plus la négociation avec les camionneurs leur paraît facile.

1.5 Conclusion

Les dirigeants des postes et sous-postes veulent conserver le statu quo en matière de réglementation sur le camionnage en vrac. En effet, aucune modification n'est suggérée quant au découpage par région et par zone, à la fixation minimale des taux et tarifs par la C.T.Q., au gel des permis décrété en 1977, au permis par région.

Quant aux matières transportées, ils acceptent unanimement que le bois de chauffage et la tourbe à gazon soient exclus du règlement; le charbon ne fait pas l'unanimité, cependant.

En contrepartie, ils voudraient avoir l'opportunité de transporter d'autres matières comme les panneaux, le fer d'armature et la ferraille, les concentrés miniers (cuivre et zinc) et le minerai transformé, fluorspar, la bauxite d'aluminium et l'alumine, les grains et engrais au sac et en vrac et la mousse de tourbe.

En matière de courtage, une seule région (08) et un sous-poste de la région (06) ont examiné l'opportunité d'une concurrence aux sous-postes et y voient des avantages surtout au niveau de la productivité et du service aux requérants de service. Pour les autres, le courtage exclusif doit demeurer pour assurer la paix sociale dans le camionnage en vrac: le courtage a éliminé le patronage politique et le favoritisme. Il a établi un partage du travail beaucoup plus équitable et un travail disponible plus égal et facilement suivi par les intéressés. Il a aussi assuré une concurrence plus loyale entre tous les entrepreneurs.

La clause 75/25 pour sa part est un acquis qu'il faut sauvegarder et qu'il faudrait étendre à 50-50 tant au dessous qu'au dessus de la ligne d'infrastructure. Certains suggèrent même que 100 % de la partie transport des contrats du M.T.Q leur soit réservée.

Leurs relations avec les entrepreneurs ne sont pas toujours bonnes et elles ont donné naissance à la formation de groupes d'insatisfaits parmi leurs membres. Ces insatisfaits ont quitté les postes et sous-postes et assurent le service de camionnage auprès des entrepreneurs. Partisans de la déréglementation, les insatisfaits dénoncent le fonctionnement actuel des postes et sous-postes. Ils veulent la liberté d'agir en concurrence avec les postes et sous-postes ou avec d'autres organisations dans un libre marché.

Le ministre des Transports

Québec, le 17 mars 1987

Monsieur.

Récemment, j'ai eu une rencontre très importante avec des détenteurs de permis VR représentant l'ensemble des régions du Québec pour faire le point sur les problèmes dans le secteur du camionnage en vrac. Suite à cette rencontre, j'aimerais vous faire part de la démarche que je privilégie.

En premier lieu, il m'apparaît souhaitable de ne pas déréglementer pour le moment le secteur du camionnage en vrac. Cette prise de position s'appuie principalement sur la surcapacité de l'offre de transport par rapport à la quantité de travail disponible.

En deuxième lieu, il m'apparaît tout aussi important que les responsables de ce secteur d'activité réalisent que le statu quo n'est plus possible: d'une part, la réglementation actuelle est contestée, notamment par plusieurs jugements de cour; d'autre part, il faut bien reconnaître que cette réglementation n'a pas donné, au cours des années, tous les résultats escomptés. Il s'agit donc de repenser le cadre réglementaire susceptible d'apporter des solutions permanentes aux problèmes de l'industrie, et ce, le plus rapidement possible.

1987-03-17

Finalement, ces solutions de rechange doivent refléter le point de vue et les préoccupations de la base, tant des transporteurs que des requérants de service. C'est pourquoi j'ai demandé aux fonctionnaires du ministère des Transports de consulter les groupes et les individus concernés par cette question dans les meilleurs délais. Je vous invite donc à faire valoir votre point de vue de façon constructive. Des représentants du ministère des Transports communiqueront avec vous sous peu.

Je vous prie d'agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le ministre,

Marc-Yvan Côté

Entrevues en région
Transport en vrac
Projet de consultation 1987
Ordre du jour proposé

1. But de la rencontre.
2. Lecture de la lettre du Ministre.
3. Tour de table : commentaires sur la lettre du Ministre et problèmes particuliers.
4. Échange de point de vue sur les principales sections du règlement sur le camionnage en vrac.
 - groupe de matière;
 - permis;
 - taux et tarifs;
 - courtage;
 - clause 75/25.
5. Conclusion.

MV/jtj

CONSULTATION SUR LE TRANSPORT EN VRAC

Du 19 mars au 15 mai 1987

<u>Organismes rencontrés</u>		<u>Représentants</u>
Postes	6	34
Sous-postes et affiliés	80	153
Entrepreneurs	14	25
Municipalités	9	19
Autres	10	29
	<u>119</u>	<u>260</u>

Liste des détenteurs de permis concernant le territoire d'un poste au d'un sous-poste

REGION 01

Détenteurs

Permis

Membres

Membres/détenteurs

3

Cotisations

Jours travaillés

Nombre de personnes
rencontrées

Poste région 01

Sous-postes 01

Matapédia	62	116	31	50,0	600,00 \$	50	4
Gaspé Sud	91	110	60	66,0	800,00 \$	40	2
Matane	49	69	23	46,9	900,00 \$	21	2
Rimouski	136	227	72	52,9	800,00 \$	41	2
Bonaventure	143	164	86	60,1	700,00 \$	45	2
Gaspé Nord	62	84	40	64,5	875,00 \$	36	2
Iles-de-la-Madeleine	33	33	16	48,5	1 200,00 \$	35	0
Municipalités pas incluses dans une zone de sous-poste	6	7					

Total 582 810 328

Liste des détenteurs de permis concernant le territoire d'un poste au d'un sous-poste

<u>REGION 02</u>	<u>Détenteurs</u>	<u>Permis</u>	<u>Membres</u>	<u>Membres/détenteurs</u>	<u>Cotisations</u>	<u>Jours travaillés</u>	<u>Nombre de personnes rencontrées</u>
<u>Poste région 02</u>	625	887	316	50	192,00 \$	55	4
<u>Sous-postes 02</u>							
Roberval	204	320	60	29,4	728,00 \$	70	2
Lac Saint-Jean	106	140	60	56,6	888,00 \$	40	3
Dubuc Sud	54	69	32	59,2	1 104,00 \$	74	2
Jonguére	72	90	54	75,0	1 428,00 \$	63	2
Dubuc Nord	114	155	46	40,3	708,00 \$	66	2
Chicoutimi	75	113	38	50,7	1 308,00 \$	55	2
<u>Municipalités pas incluses dans une zone de sous-poste</u>							
Total	625	887	290				

Liste des détenteurs de permis concernant le territoire d'un poste au d'un sous-poste

<u>REGION 03</u>	<u>Détenteurs</u>	<u>Permis</u>	<u>Membres</u>	<u>Membres/détenteurs</u>	<u>Cotisations</u>	<u>Jours travaillés</u>	<u>Nombre de personnes rencontrées</u>
<u>Poste région 03</u>	1 382	1 948	710	51,4	110,00 \$	60	4
<u>Sous-postes 03</u>							
Beauce Sud	66	110	27	40,9	650,00 \$	65	2
Beauce Nord	69	82	38	55,0	720,00 \$	32	2
Rive Sud	156	216	80	51,3	600,00 \$	60	2
Rivière-du-Loup	92	111	68	73,9	360,00 \$	51	2
Témiscouata	70	116	30	42,8	390,00 \$	32	2
Lotbinière	73	92	45	61,6	425,00 \$	32	2
Montmagny-l'Islet	125	197	49	39,2	720,00 \$	27	2
Kamouraska	-	-	27	-	420,00 \$	42	1
Appalaches	-	-	35	-	550,00 \$	45	3
Québec Métro	90	121	41	45,6	1 320,00 \$	100	2
Chauveau	164	193	57	34,8	730,00 \$	105	2
Montmorency	71	93	40	56,3	1 020,00 \$	120	2
Portneuf	124	204	55	44,3	540,00 \$	60	1
Ste-Foy	61	73	37	60,6	1 200,00 \$	85	2
Charlevoix	74	105	52	70,3	720,00 \$	62	2
Municipalités pas incluses dans une zone de sous-poste	147	235					
Total	1 382	1 948	681				

Liste des détenteurs de permis concernant le territoire d'un poste au d'un sous-poste

<u>REGION 04</u>	<u>Détenteurs</u>	<u>Permis</u>	<u>Membres</u>	<u>Membres/détenteurs</u>	<u>Cotisations</u>	<u>Jours travaillés</u>	<u>Nombre de personnes rencontrées</u>
<u>Poste région 04</u>	599	809	425	70	300,00 \$	52	
<u>Sous-postes 04</u>							
Archabaska	85	90	67	78,8	900,00 \$	53	2
Shawinigan	32	53	22	68,7	350,00 \$	50	1
Maskinongé	42	47	34	81,0	312,00 \$	41	2
St-Maurice	-	-	20		540,00 \$	50	1
Drummond	83	104	58	69,9	376,00 \$	56	2
Yamaska	49	56	40	81,6	264,00 \$	30	2
Trois-Rivières	59	99	27	45,8	1 200,00 \$	80	1
Nicolet	89	106	66	74,2	940,00 \$	62	2
Champlain	46	60	38	82,6	480,00 \$	27	2
Laviolette	73	132	34	46,6	324,00 \$	67	3
Municipalités pas incluses dans une zone de sous-poste	41	62					
Total	599	809	406				

Liste des détenteurs de permis concernant le territoire d'un poste au d'un sous-poste

<u>REGION 05</u>	<u>Détenteurs</u>	<u>Permis</u>	<u>Membres</u>	<u>Membres/détenteurs</u>	<u>Cotisations</u>	<u>Jours travaillés</u>	<u>Nombre de personnes rencontrées</u>
<u>Poste région 05</u>	661	814	502	76	165,00 \$	67	6
<u>Sous-postes 05</u>							
Compton	-	-	43	-	460,00 \$	52	2
Frontenac	68	99	28	41,1			
Orford	60	75	38	63,3	630,00 \$	57	2
Shefford	77	86	55	71,4	675,00 \$	36	2
Sherbrooke	108	124	87	80,5	795,00 \$	75	3
Mégantic	-	-	43	-	700,00 \$	65	1
Brome	36	38	24	66,6	480,00 \$	78	1
Richmond	68	80	52	76,5	600,00 \$	95	2
Wolfe	44	56	34	77,3	710,00 \$	70	2
Missisquoi	51	57	46	90,2	900,00 \$	65	3
Municipalités pas incluses dans une zone de sous-poste	149	199	-	-	-	-	-
Total	661	814	450	-	-	-	-

Liste des détenteurs de permis concernant le territoire d'un poste au d'un sous-poste

<u>REGION 06</u>	<u>Détenteurs</u>	<u>Permis</u>	<u>Membres</u>	<u>Membres/détenteurs</u>	<u>Cotisations</u>	<u>Jours travaillés</u>	<u>Nombre de personnes rencontrées</u>
<u>Poste région 06</u>	1 638	2 164	650	40	480,00 \$	80	5
<u>Sous-postes 06</u>							
Richelleu	-	-	37	-	1 032,00 \$	50	1
St-Hyacinthe	-	-	45	-	1 032,00 \$	85	1
Bagot	-	-	19	-	1 032,00 \$	50	1
Châteauguay	-	-	23	-	1 260,00 \$	80	1
Laprairie-Napierville	125	160	67	53,6	1 260,00 \$	100	1
Joliette	-	-	19	-	1 200,00 \$	85	1
Montcalm	-	-	19	-	1 620,00 \$	40	1
Tallon	84	105	46	54,8	1 440,00 \$	143	1
Beauharnois	-	-	18	-	2 160,00 \$	88	2
Verchère	-	-	34	-	1 032,00 \$	100	1
Rouville	-	-	28	-	1 032,00 \$	60	1
Argenteuil	-	-	15	-	1 380,00 \$	80	1
Assomption	-	-	32	-	1 260,00 \$	125	1
Deux-Montagnes	88	104	43	48,9	1 200,00 \$	90	2
Terrebonne	201	243	73	36,3	1 020,00 \$	90	2
St-Jean	-	-	30	-	720,00 \$	50	1
Laurentides	-	-	19	-	1 680,00 \$	65	1
Municipalités pas incluses dans une zone de sous-poste	1 140	1 552	-	-	-	-	-

Chapitre 2: Les Entrepreneurs.

Au cours de la tournée provinciale, nous avons rencontré 14 entrepreneurs sélectionnés à l'aide d'une liste de contracteurs fournie par la Direction Générale des Opérations du ministère et la collaboration de l'Association des Constructeurs de Routes et Grands Travaux du Québec.

Ces entrepreneurs ont accepté cordialement de discuter de thèmes comme la déréglementation, la clause 75/25, la fixation minimale des taux et tarifs par la C.T.Q. , le gel des permis VR, les matières transportées, le courtage et leurs relations avec les postes et sous-postes d'affectation. Ils ont tenu à ajouter certains problèmes qui les affectent particulièrement comme ceux relatifs à la C.S.S.T. et à l'annonce que dorénavant les infractions dues à la surcharge des camions seraient partagées par les entrepreneurs et les camionneurs. Nous avons aussi exploré quelques avenues de meilleur fonctionnement du système du transport en vrac.

2.1 Description

Le chiffre d'affaires des entreprises visitées se situe entre 1.5 et 30 millions: 3 ont un chiffre d'affaires de moins de 6 millions, 7 entre 6 et 10 millions, et 4 de plus de 11 millions. Huit (8) entreprises sont titulaires de permis VR alors que six (6) ne le sont pas. Une seule entreprise a considéré s'acheter des camions si le système permettait une plus grande utilisation de camions par les entrepreneurs: ses besoins actuellement satisfaits à 40 % le seraient à 80 %. Cet entrepreneur est propriétaire d'une carrière de pierres et, comme certains de ses confrères, (régions 03,07 et 10) il s'est attaché des camionneurs qui, membres ou non de postes et sous-postes, travaillent pratiquement à plein temps pour son entreprise.

Les entrepreneurs obtiennent des contrats dans leur région; seulement quelques-uns ont obtenu des contrats dans d'autres régions. Pour les entrepreneurs titulaires de permis VR, la possession de camions est l'élément de base de la négociation avec les postes et sous-postes tout en étant une garantie que le travail sera effectué en fonction des échéanciers.

2.2. Thèmes retenus.

2.2.1 Déréglementation.

Quelques entrepreneurs souhaitent une déréglementation complète du transport en vrac. Ce sont ceux qui ont eu des problèmes d'entente avec les postes et sous-postes, ou encore ceux qui veulent rentabiliser leur flotte de camions. Plusieurs arguments sont soulevés: "le système actuel donne trop de force au sous-poste. Il nous faudrait travailler avec celui-ci même s'il n'y avait pas de clause de protection. C'est plus rentable pour nous d'utiliser les bons artisans "(région 01); "on veut du service et un bon rendement, ce qui est difficile à avoir avec le système actuel. le problème réside dans le fait qu'il n'y a pas de compétition dans le courtage" (région 01); "advenant une déréglementation, 50 % des membres des postes vont sortir du marché. Le contracteur pourra embaucher les bons artisans, c'est-à-dire, ceux qui sont disponibles pour toutes les jobs, donnent du service et ne "chialent pas" (région 04).

Par contre, ceux qui s'accomodent du système actuel de réglementation déclarent qu'ils obtiennent de bons services des postes et sous-postes (région 03,08 et 10) tout en soulignant la qualité du directeur de certains postes et sous-postes. Partisans de l'utilisation du "guichet unique", non-détenteurs de permis VR, ils s'associent quelquefois pour l'obtention de contrats: "Les sous-postes sont impliqués au niveau de la soumission de certains contrats et ils tiennent parole sur les tarifs de transport " (région 08).

Par ailleurs, tous les entrepreneurs, sauf un (région 08) mentionnent qu'ils manquent de camions surtout à l'automne parce que les camionneurs sont débordés d'ouvrage: "Ils quittent le lieu de travail sans avertissement et vont sur les jobs les plus payantes et les plus faciles " (région 09). Ils remettent aussi en question la fiabilité et la responsabilité des camionneurs selon le genre de travail proposé: "Les camionneurs des sous-postes sont exigeants, mais ne veulent pas faire les travaux difficiles " (région 07):

2.2.2. Clause 75/25.

Les entrepreneurs sont unanimes à mettre en relief le constat que la clause 75/25 est une mesure de protection en faveur des postes et sous-postes qui brime la liberté de commerce et le contrôle sur les chantiers. Ils considèrent qu'il devrait y avoir libre concurrence d'autant plus qu'ils ont entière responsabilité des travaux qu'ils exécutent ou font exécuter, alors que les camionneurs doivent rendre des services rémunérés sans aucun partage de responsabilités. "Ils veulent tous les privilèges sans avoir les responsabilités", disent plusieurs entrepreneurs.

Les avis sont partagés sur l'inclusion de la clause 75/25 dans un texte de loi. Chez les uns, l'intérêt manifeste se situe au niveau du "guichet unique" pour l'obtention d'un nombre exact de camions à un moment donné: "Ce serait intéressant d'avoir de la compétition, mais ça va bien comme ça avec la répartition du travail par les postes et sous-postes. On a la paix sur nos chantiers et c'est plus économique que de prendre nos gros camions "(région 03). Chez les autres entrepreneurs, la clause 75/25 limite la liberté de choix des bons camionneurs et, partant,

l'efficacité, la productivité et la sécurité sur les chantiers. De plus, ils prétendent que, très souvent, les camionneurs se conduisent comme s'ils étaient maîtres-d'oeuvre des chantiers. L'exemple le plus courant porte sur la vitesse de conduite selon que le travail est rémunéré à l'heure ou au voyage. Dans le premier cas, on ralentit et dans le second, on roule très rapidement en oubliant toute réglementation relative à la sécurité sur le chantier et à la sécurité routière.

"A la job, les artisans travaillent vite et bien. A l'heure, ils sont de vrais enfants; tous les moyens sont bons pour retarder le travail "(régions 01) ou encore "quand les camionneurs travaillent à l'heure, ils sont lents; quand ils travaillent au voyage, ils sont dangereux "(région 03). "Ils agissent comme des enfants", nous ont répété la plupart des entrepreneurs.

En réponse à la suggestion de certains sous-postes de modifier la clause 75/25 en octroyant aux camionneurs 50 pour cent de tout le transport, les entrepreneurs sont unanimes à dire que le régime serait intolérable pour eux: les frictions seraient plus nombreuses et il y aurait beaucoup d'arrêts de travaux. "Cela amènerait des discussions et des négociations à n'en

plus finir sur les conditions de travail et les taux de transports" (région 03). Certains ajoutent que les camionneurs ne sont pas équipés pour le transport des matériaux en dessous de la ligne d'infrastructure, notamment le transport de grosses pierres. Les entrepreneurs, pour leur part, sont à peu près tous équipés de camions hors normes pour ce genre de travaux.

2.2.3. Fixation des Taux et Tarifs.

Tous les entrepreneurs s'accordent sur le maintien des taux et tarifs fixés par la Commission des Transports du Québec. Ils voudraient, cependant, les considérer comme des éléments de base à une discussion avec les camionneurs selon le volume à transporter, les distances à parcourir ou la facilité du travail. Selon eux, ces taux et tarifs devraient être négociables puisqu'ils font partie d'un ensemble d'éléments compris dans une soumission. Actuellement, les postes et sous-postes sont très réticents à accorder des escomptes, ce qui déçoit les entrepreneurs. Ces derniers doivent composer au sein d'une concurrence très vive alors que les camionneurs exigent les taux et tarifs minimaux décrétés par la C.T.Q.

Dans l'hypothèse où les coûts de transport seraient prédéterminés par le Ministère dans ses documents d'appel d'offres, les entrepreneurs rétorquent qu'à première vue tous seraient égaux mais ils craignent des ententes cachées qui pourraient les désavantager les uns par rapport aux autres. Il s'agit là d'une hypothèse qui mérite attention si le système de réglementation actuel demeure.

2.2.4. Gel de permis.

Le nombre de permis VR n'intéresse pas les entrepreneurs. Un seul a souhaité le "dégel" de ces permis sous le prétexte d'une meilleure productivité de son entreprise (région 07). Les autres entrepreneurs considèrent plutôt qu'il est plus rentable d'utiliser les camionneurs artisans.

2.2.5. Matières transportées.

Les entrepreneurs consultés se disent satisfaits de la réglementation actuelle sur les matières transportées mais n'acceptent pas que l'asphalte soit incluse au règlement comme matière exclusive aux membres des postes et sous-postes d'affectation. Ils allèguent que les camionneurs ne sont pas toujours équipés pour ce genre de travaux et, surtout, se plaignent de leur rémunération à cause des temps d'attente.

2.2.6. Courtage.

Même s'ils sont en désaccord sur le principe du courtage exclusif, la majorité des entrepreneurs visités acceptent de bon gré le guichet unique que sont les postes et sous-postes d'affectation. Les entrepreneurs sont mêmes très réticents à l'idée qu'il y ait plus d'une organisation de courtage avec laquelle ils pourraient faire affaires. Ils craignent des problèmes insurmontables sur les chantiers relevant d'une compétition plus grande entre camionneurs en vrac: "Aujourd'hui, nous faisons un appel téléphonique, demandons des camions qui arrivent - pas toujours en nombre suffisant - mais nous avons la paix" (région 03).

2.2.7 Entrepreneurs partie à l'infraction de surcharge

Les entrepreneurs rejettent la proposition de payer partie d'une contravention de surcharge des camions. Ils prétendent que le camionneur en vrac doit être seul responsable du matériel qu'il transporte. Comme l'on sait, le transport à la tonne-kilomètre invite à la surcharge et nous avons été à même de le constater en visionnant une balance privée chez un entrepreneur. Ces derniers ne veulent pas jouer le rôle des policiers de la Sûreté du Québec ou des fonctionnaires du M.T.Q. qui pénalisent à leur façon les camionneurs dont les camions sont en surcharge.

2.2.8. Cotisations à la CSST

Tous les entrepreneurs rencontrés dénoncent l'obligation de payer des cotisations à la C.S.S.T. pour les camionneurs embauchés par l'intermédiaire des postes et sous-postes d'affectation. Leurs arguments reposent surtout sur le fait qu'il s'agit de travailleurs autonomes qu'eux-mêmes ne choisissent pas. Les entrepreneurs requièrent un service de camionneurs responsables de leur équipement et, comme cela existe pour différents corps de métier, ils exigent d'obtenir ce service sans devoir payer pour les accidents de travail éventuels. Leur association, l'ACRGQT, discute de ce dossier avec la CSST depuis un bon moment; il en est de même du Ministère qui a déjà perdu une cause devant la CSST. Ce dernier est allé en appel de cette décision défavorable et une audience aurait lieu au cours de l'été 1987.

Actuellement, pour éviter de payer les cotisations à la C.S.S.T, certains entrepreneurs vont faire un paiement global au sous-poste pour le travail effectué; d'autres retiennent les montants dûs à la C.S.S.T. sur le paiement à chaque camionneur; d'autres ne paient pas les cotisations et attendent une décision du tribunal: c'est le cas du Ministère des Transports. A notre avis, il s'agit ici d'un contentieux très important qui risque de prendre des proportions considérables d'ici quelques mois.

2.3 Relations entrepreneurs - camionneurs

Les relations entrepreneurs-camionneurs varient de bonnes, acceptables à mauvaises selon les régions au Québec et cette situation est due à plusieurs facteurs comme la grosseur de l'entreprise et le nombre de camions qu'elle possède, le dynamisme des administrateurs tant de l'entreprise que des postes et sous-postes, et surtout au degré de confiance ou de méfiance entretenu entre ces deux partenaires. D'une part, le dialogue a engendré une très bonne coopération alors que d'autre part l'ignorance de l'un face à l'autre engendre des conflits de plus en plus difficiles à surmonter. Entre les deux, il y a le respect mutuel invoqué par les entrepreneurs qui "s'accomodent" du régime du partenariat obligé.

Là où le dialogue s'est établi, les entrepreneurs n'ont pas l'intention d'avoir des camions ou d'augmenter leur parc déjà restreint. Ils prétendent recevoir un excellent service de la part des camionneurs et, en retour, ils paient ces services très rapidement. En contrepartie, certains entrepreneurs se disent en conflit constant avec les camionneurs parce que ces derniers s'amènent sur les chantiers

comme s'ils en étaient les maîtres-d'oeuvre. "Ils n'ont aucune préoccupation de rentabilité" mentionnera un entrepreneur. "Ils veulent tout gérer", dira un autre. Pour ces entrepreneurs qui n'ont toutefois pas l'intention d'avoir ou d'augmenter leur flotte de camions, les camionneurs sont des irresponsables qui devraient être disciplinés par une plus grande concurrence sur le marché. La clause 75/25 est responsable de cet état de situation où les seuls efforts de travail des camionneurs seront de conduire leurs véhicules. Encore là, les entrepreneurs se plaignent de la diligence des camionneurs quand ils sont payés au voyage et de leur apathie quand le travail est rémunéré à l'heure.

Finalement, ceux qui s'accommodent du partenariat obligé exigent le respect de la part des camionneurs. Leurs relations avec les camionneurs semblent assez tendues et du style "bombe à retardement". Eux aussi dénoncent le protectionnisme de la clause 75/25 et ses conséquences et voudraient avoir la liberté de choix des camionneurs sur leurs chantiers.

En accord avec leurs collègues qui considèrent les camionneurs comme irresponsables, ils remettent en cause l'existence des postes et sous-postes d'affectation. D'autant plus qu'ils soulignent qu'avec le temps, la majorité des camionneurs en vrac sont devenus eux-mêmes de petits entrepreneurs. Concrètement, ces derniers font des soumissions sur des contrats en concurrence avec les entrepreneurs; s'ils obtiennent les contrats, ils enlèvent du travail aux entrepreneurs; s'ils ne les obtiennent pas, ils se retrouvent assez souvent sur les chantiers de l'entrepreneur, ayant été envoyés par le sous-poste ou le poste d'affectation. "C'est frustrant" de les avoir à la fois comme concurrents et employés selon l'obtention ou non d'un contrat", dira un entrepreneur.

Un autre entrepreneur mentionnera que " présentement, au moins 50 % des camionneurs sont des entrepreneurs qui ne sont pas fiables sur nos jobs "(région 03). "Le sous-poste est administré par des petit entrepreneurs qui nous envient: 75 % des membres du sous-poste sont des petits entrepreneurs" (région 01). "Les vrais artisans représentent environ 15 % des membres du poste; les autres sont des entrepreneurs" (région 04).

Pour remédier à cette situation, certains entrepreneurs suggèrent que le Ministère procède à une nouvelle définition d'un "camionneur-artisan". Dans leur esprit, le gouvernement pourrait accorder des clauses protectrices à celui qui possède et conduit son camion. Ceux qui, par ailleurs, ont acheté des tracteurs, chargeuses, niveleuses, banc de gravier ou de sable, seraient considérés comme des entrepreneurs, sur le même pied que les entrepreneurs actuels. Il y aurait alors assainissement du climat dans l'industrie parce que l'arrivée des "petits entrepreneurs" a encore réduit la part de travail du véritable camionneur artisan. A titre d'exemple, on nous a cité le cas d'un "petit entrepreneur" qui a utilisé ses quatre (4) camions au cours de l'été 1986, sans faire appel à ses confrères artisans du sous-poste concerné. Certains dirigeants de sous-postes sont d'accord avec la suggestion des entrepreneurs soulignant le "piratage" des membres entre eux. Sur le même sujet, un entrepreneur disait: "Il me semble flagrant qu'un groupe au sous-poste ramasse le gâteau au détriment des membres ordinaires".

CONCLUSION

La libre concurrence dans le transport en vrac est souhaitée par les entrepreneurs, mais cet objectif n'apparaît pas réalisable dans les circonstances actuelles. Très pragmatiques, les entrepreneurs exigent une plus grande discipline de la part des camionneurs en vrac; ils les verraient plus responsables, plus "hommes d'affaires", ce qui assouplirait leurs relations.

Quant aux postes et sous-postes, les entrepreneurs les trouvent fortement utiles; ils marquent même leur opposition à des modifications au système actuel qui, somme toute, fonctionne bien. Leur grande préoccupation se situe surtout au niveau de la définition du "camionneur-artisan" parce que, d'après eux, les dirigeants des postes et sous-postes sont eux-mêmes des entrepreneurs qui les concurrencent sur le marché tout en jouissant des privilèges accordés aux postes et sous-postes.

Chapitre 3: Les municipalités

Les représentants de sept (7) municipalités dont la population varie de 7,000 à 60,000 habitants ont été rencontrés en plus de ceux de Québec et Montréal. Toutes ces municipalités possèdent des camions pour remplir leurs besoins en été, sauf une qui donne des contrats aux entrepreneurs de la localité et une autre qui a fait entente avec le sous-poste de sa région.

Les camionneurs apportent leur support pour le déneigement hivernal. Leurs services sont requis par l'intermédiaire d'un appel aux camionneurs locaux individuellement ou au sous-poste de la région concernée. Dans le premier cas, la municipalité confectionne une liste des camionneurs locaux désireux de faire le transport de neige, accrédite ces camionneurs et les répartit de la façon la plus équitable possible. Dans le second cas, le sous-poste d'affectation est appelé à fournir les services de camions, au besoin.

A titre d'exemple, le modèle de la "liste municipale", avec priorité aux payeurs de taxes de la ville, sur laquelle se retrouvent des camions avec plaque "F" ou "VR" ne pose pas de problème à Mont-Joli, même si les camionneurs ne sont pas rémunérés aux taux de la CTQ. A Rouyn-Noranda et Hull, on ne recrute que des camions VR et on paie les taux fixés par la CTQ; ce recrutement englobe quelques municipalités voisines.

Par ailleurs, le sous-poste fait la répartition des camions sur demande dans les municipalités de St-Jérôme et Baie-Comeau. Dans cette dernière municipalité, des objectifs d'équité, de meilleur prix et de légalité ont amené les édiles municipaux à faire appel tant aux camions VR des entrepreneurs qu'à ceux du sous-poste, ce dernier étant responsable de la répartition équitable. Depuis l'hiver 1986-87, un conflit important s'est manifesté lorsque le sous-poste a exigé une cotisation pour la répartition des camions des entrepreneurs qui participaient au transport de neige. Ce conflit a déjà des répercussions négatives sur les relations entrepreneurs-camionneurs puisque les entrepreneurs veulent se concerter pour donner le moins de travail possible, dorénavant, sur les chantiers de construction aux membres du sous-poste.

La municipalité de Chicoutimi, pour sa part, faisait appel au sous-poste jusqu'à l'hiver 1986. Un arrêt de travail des camionneurs, l'année précédente, a obligé la ville à s'acheter quatre (4) camions et à procéder au déneigement toute seule. En contrepartie, cependant, la municipalité a signé une entente d'un an (1987) avec le sous-poste pour tous ses travaux d'entretien garantissant à ce dernier, 1,500 heures de travail au taux de 36 \$ l'heure, ce qui est inférieur au taux minimal fixé par la CTQ. Cet accord tarifaire a été entériné par la CTQ.

Dans les grandes municipalités comme Québec et Montréal, il existe deux modèles de contrat: l'un de déneigement où on fait appel à l'équipement des entrepreneurs qui, eux, vont trouver les camions nécessaires pour le transport de la neige et l'autre de transport de neige où la ville utilise ses équipements de déneigement et fait appel à des camionneurs individuels pour le transport de la neige.

3.1 Québec

A Québec, il y a actuellement 29 contrats de déneigement et 19 contrats de transport. Pour ces 19 contrats de transport, la ville dresse, après inventaire, une liste de 70 camionneurs prêts à travailler dans deux secteurs différents, le jour et la nuit. Ces camionneurs s'engagent par contrat à être disponibles pour la fourniture de leurs services lors de tempête. La moitié de ces camionneurs sont des payeurs de taxes de la ville; ils reçoivent leur rémunération basée sur les taux de la CTQ à tous les 15 jours.

La ville a alloué en 1986 une somme d'un peu plus de \$550,000 aux camionneurs, ce qui représente une moyenne de \$ 8,000 dollars de revenus par camionneur. En comparaison, cette moyenne de revenus est d'environ \$5,000 dollars à Mont-Joli. Comme pour les autres

municipalités qui confectionnent une "liste municipale", les appels au travail et la répartition se font par les employés de la ville. Cette méthode fonctionne très bien, selon ces derniers, et il n'y a pas lieu de la modifier, même "s'il faut toujours tenir les cordeaux raides". Cette méthode a été instaurée en 1982-83 après des difficultés d'entente avec le poste de la région 03 et la création de sociétés en marge des postes et sous-postes d'affectation.

3.2 Montréal

A Montréal, le transport de neige cause un problème. D'une part, la Charte de la ville exige qu'elle procède par soumission publique; d'autre part, le poste de la région 10 ne possède pas le nombre requis de camions pour remplir les besoins. Cette situation a donné lieu à la mise en place de sociétés formées de camionneurs regroupés autour d'un mandataire responsable du ou des contrats obtenus. Suite à une bataille juridique sur la question, les juges Alice Desjardins de la Cour Supérieure (cause Transporbec) et Dubé, Paré et Nicholls de la Cour d'Appel (cause Charles-Henri Fortier) ont donné décision d'une part que le courtage pouvait être fait par des organismes à but lucratif comme à but non lucratif et, d'autre part, qu'agir à titre de mandataire n'était pas faire du courtage. Ces deux décisions sont capitales puisqu'elles remettent en cause le courtage exclusif dévolu par règlement aux postes et aux sous-postes d'affectation.

En attendant les décisions de cour, soit depuis 1984, la ville de Montréal a imaginé diverses procédures lui permettant de s'ajuster aux subtilités légales tout en ayant le système le plus efficace pour le déneigement de son territoire: contrats de déneigement, type A et B (48); contrats de transport, type A (6), type B (14). Il serait trop long ici de décrire ces procédures. Pour le transport de neige, la ville procède par contrat individuel pour 20 contrats qui nécessitent 250 camions et coûtent environ 3 M \$. Elle fait les appels au travail et la répartition par zone de travail.

Peu de camionneurs embauchés proviennent de la région 10; ces camionneurs viennent surtout des régions 04, 05 et 06. Les camionneurs de la région 10 préfèrent travailler pour d'autres municipalités comme Ville Lasalle, Outremont et Dorval où ils se disent très appréciés.

La ville de Montréal a présenté plusieurs suggestions pour améliorer la situation. Ces suggestions vont de l'exclusion de la neige du règlement jusqu'à l'émission de "permis de courtage" sur demande.

CONCLUSION

En résumé, les municipalités n'utilisent pratiquement pas les camionneurs en vrac pour les fins d'entretien d'été. Elles le feront si elles manquent ou n'ont pas de camions.

En hiver, elles ont besoin des camionneurs pour le transport de neige. Elles font appel à ces camionneurs soit par la "liste municipale", soit par la voie du sous-poste concerné qui l'oblige à fournir le nombre de camions requis, à la demande. L'une et l'autre formule satisfont ces requérants de service qui ne voient aucune utilité à changer le modèle. Comme nous l'avons souligné, Chicoutimi fait exception après avoir vécu une situation très difficile à l'hiver 1985-86.

Quant à la ville de Montréal, il conviendra d'examiner sa situation particulière de façon plus approfondie.

Chapitre IV: Les transporteurs de bois

Le secteur du transport du bois est complexe et bien différent du transport en vrac traditionnel. Il l'est d'abord par les équipements utilisés, les matières transportées (copeaux, bois en longueur, bois de sciage), les distances parcourues lors des transports lesquelles débordent souvent le cadre d'une seule région. Il l'est également par les modes d'opération en forêt publique ou privée, l'utilisation du bois (bois de pulpe ou bois de sciage), le cadre institutionnel (Régie des marchés agricoles, Syndicat de producteurs, U.P.A., etc...), les revenus des transporteurs, etc...

Pour mieux connaître ce secteur d'activités, le comité a rencontré les représentants d'une entreprise forestière de l'Abitibi, de l'Association coopérative des camionneurs du Saguenay/Lac St-Jean et de l'Association des transporteurs de bois de la région de Québec Inc.

4.1 Les entreprises forestières

Les entreprises forestières qui exploitent la forêt publique louent les camions avec chauffeurs-propriétaires qui deviennent des salariés jouissant de bénéfices marginaux et ancienneté. Le temps de travail s'échelonne sur dix (10) mois par année, habituellement, et en certaines périodes, les camions travaillent 24 heures par jour.

Les entreprises négocient les taux de location de camion (taux de transport de bois) individuellement ou avec des groupes de camionneurs qui sont membres, ou plus souvent non membres, des sous-postes d'affectation. Les sous-postes d'affectation ne sont pas partie à ces négociations puisque ceux-ci sont incapables en vertu du principe de répartition équitable, de répondre aux besoins des entreprises forestières. Les accords tarifaires sont soumis à la CTQ pour être entérinés. Il arrive souvent que les ententes tarifaires ne sont pas déposées à la C.T.Q. pour le transport du bois. Cette procédure entraîne des délais que les entreprises forestières voudraient voir effacés; elles suggèrent un dépôt d'entente tarifaire avec prise d'effet immédiat. En somme, l'accord tarifaire ne serait plus une fixation de tarifs par la CTQ.

L'entreprise rencontrée, comme les autres entreprises forestières, souhaite la déréglementation économique du transport du bois en forêt et même du sable et gravier servant à la fabrication et à l'entretien des chemins forestiers. Elle allègue entre autres que :

- . la fixation des tarifs par la CTQ est impossible à cause du trop grand nombre de facteurs à considérer dans l'évaluation des taux;
- . les accords tarifaires déposés à la CTQ sont inutiles;
- . la pratique de la répartition équitable du travail faite par les sous-postes est impossible et inopérante pour l'industrie forestière;
- . la libre concurrence doit être présente dans toute la chaîne de production.

A remarquer que ces recommandations vont dans le même sens que ceux du comité de travail sur le transport forestier formé par le Ministre des Transports. En effet ce comité recommande de:

- . déréglementer les tarifs pour le transport des matières forestières en vrac (incluant le sable et gravier forestiers);

- . faire en sorte que le transport de matière ligneuse à l'état de matière première, en provenance de la forêt et circulant sur le réseau routier public à destination des usines de sciage et de pâte, soit exclu de la réglementation économique actuelle du M.T.Q.
- . en forêt privée, faire en sorte que l'industrie forestière (usine de pâte et papier) puisse négocier séparément ses achats de bois et le transport de ces bois.

Elles sont d'accord pour un contrôle routier accru à la condition qu'on modifie certaines prescriptions réglementaires concernant les charges. En effet, les charges devraient être déterminées selon la longueur, la largeur et la hauteur du chargement puisque la pesanteur du bois cause un problème selon qu'il est trempé ou sec. De ce fait, elles refusent d'être partie à l'infraction de surcharge.

4.2 Association coopérative des camionneurs du Saguenau / Lac St-Jean

L'Association coopérative regroupe 105 membres qui possèdent environ 260 camions, dont 40 ne font que du transport de gravier, sable, etc... Ces quarante (40) camions appartiennent à de petits contracteurs. Son chiffre d'affaires s'est élevé à 3,5 M en 1986.

La répartition du travail est établie selon des critères prioritaires, soit l'ancienneté, les investissements dans l'organisation, l'équipement, la disponibilité et le camion prioritaire c'est-à-dire le camion de celui qui a déniché du travail sur un chantier aura priorité sur ce chantier. Comme on peut le constater, il n'y a pas de "répartition équitable" du travail entendu comme étant le simple pro-rata du nombre de camionneurs. "Ce n'est pas plus vrai dans les postes et sous-postes d'affectation", mentionne un représentant de l'Association coopérative.

Constatant un malaise du fait que les entrepreneurs de la région s'achètent de plus en plus de camions, les représentants de l'Association coopérative suggèrent que des permis de courtage soient accordés aux entrepreneurs et aux transporteurs pourvu que ces derniers possèdent au moins une pièce d'équipement. Ces derniers auraient alors une connaissance du milieu et surtout seraient intéressés à y demeurer. Par ailleurs, il ne voient pas d'utilité au maintien de la clause 75/25 du ministère.

Le travail en forêt rapporte environ 200 000 \$ annuellement par camion dont le coût d'achat est d'environ 160 000 \$ et la vie utile de 3 à 4 ans. Puisque la CTQ n'a pas fixé de tarifs minimaux depuis 1982, l'Association coopérative souligne que les entreprises forestières abusent de la situation et que les négociations sont unilatérales, au détriment des camionneurs. L'Association coopérative souhaiterait une nouvelle fixation de taux et tarifs de la part de la CTQ dans un avenir rapproché.

L'Association coopérative suggère une déréglementation graduelle du transport du bois. En premier lieu, la CTQ pourrait émettre un permis provincial; en second lieu, accepter des taux selon les ententes entreprises-camionneurs seulement; en troisième lieu, enlever les taux et tarifs et finalement enlever toute réglementation économique. La déréglementation graduelle permettrait aux camionneurs artisans de s'adapter et de devenir plus concurrentiels.

Une dernière suggestion de l'Association coopérative porte sur la reconnaissance par la CTQ du système bail-achat de camions offert par les concessionnaires, ce qui amènerait un transfert rapide des plaques du vieux au nouveau camion.

4.3 Association des transporteurs de bois de la région de Québec Inc.

Cette association couvre sept (7) comtés électoraux provinciaux et est formée de 36 membres qui possèdent 90 camions.

Ses membres transportent du bois de 4 et 12 pieds pour le compte de l'U.P.A. à partir de la forêt privée. Ils sont responsables du bois à partir du lieu de chargement jusqu'au destinataire. Ils en font l'inventaire et appliquent les quotas régis par la Régie des marchés agricoles chez les producteurs.

L'Office des producteurs de bois négocie les contrats de transport de bois avec l'Association tout en exigeant que le transporteur dépose un bon de garantie de 500 000 \$, qu'il ait le permis requis (VR) de la CTQ, qu'il ait payé des primes d'assurances adéquates. Ces exigences sont très élevées par rapport au prix négocié qui est devenu sensiblement le même depuis 1982 c'est-à-dire depuis la dernière fixation de tarifs par la CTQ. Une demande est actuellement pendante à la Régie des marchés agricoles pour une augmentation de 12.81%, cet organisme étant abilité à produire un arbitrage des tarifs de transport de bois entre l'Office des producteurs et l'Association des transporteurs.

A part le prix de transport, l'Association souligne que les entreprises forestières refusent de 10% à 15% du bois transporté; ceci oblige les camionneurs à faire un tri dans le bois avant de le transporter au destinataire qui peut en tout temps le refuser. "C'est là un abus de pouvoir", disent les représentants de l'Association.

Les membres de l'Association travaillent en moyenne deux cents jours par année pour une rémunération de 150 000 \$ par camion.

Tout comme leurs confrères de l'Association coopérative des camionneurs du Saguenay / Lac St-Jean, ils sont d'accord sur le contrôle routier mais ils font part des difficultés de mesure de la pesanteur selon la densité et l'humidité du bois (principalement pour le bois en longueur à cause des charges axiales). Selon le genre de bois, le poids à la corde peut varier de 1 400 à 3 500 kilogrammes, l'évaluation moyenne étant de 2 000 kilogrammes.

La procédure de l'obtention de permis additifs étant longue, l'Association suggère l'émission d'un permis provincial. Les entreprises forestières jouiraient d'un meilleur service.

Quant à la déréglementation, l'Association n'est pas du tout favorable parce qu'"on va se faire exploiter par les compagnies forestières et on n'aura plus de taux intéressants de la part de l'Office des Producteurs", mentionne un des représentants.

Tout en étant membres de l'Association, certains camionneurs sont aussi membres du sous-poste de leur région. Ils travaillent pour le sous-poste quand ils sont disponibles.

CONCLUSION:

Suite à ces rencontres et à des discussions avec les transporteurs de bois membres de sous-postes d'affectation, nous avons constaté que :

- 1- le transport forestier est très différent du transport en vrac traditionnel;
- 2- ce secteur ne souffre pas d'un manque de travail;
- 3- la structure des postes et sous-postes joue un rôle marginal dans le transport forestier;
- 4- les transporteurs se sentent à l'étroit dans une structure de permis régional.

CONCLUSION GÉNÉRALE

La consultation des dirigeants des postes et sous-postes d'affectation révèle que le système global de réglementation du camionnage en vrac est très apprécié. Cette évaluation se manifeste surtout concernant la fixation minimale des taux et tarifs par la C.T.Q., le gel des permis, la limitation des permis à une région et le nombre de matières transportées. De plus, les membres des postes et sous-postes sont très satisfaits du découpage territorial en régions et zones.

Les modifications réglementaire suggérées par les dirigeants des postes et sous-postes visent à corriger des "irritants" provenant de la réglementation et des relations entre les divers intervenants y incluant le Ministère des Transports. A titre d'exemple, il y a unanimité sur le fait que les mises en chantier des travaux de voirie arrivent trop tard dans l'année, ce qui crée beaucoup de travail à l'automne et peu au printemps. Une meilleure planification de ces travaux dans le temps permettrait une meilleure distribution du travail.

Les autres modifications ont trait notamment au rôle et responsabilités des postes et sous-postes, au contrôle des taux et tarifs, aux matières transportées et au permis régional.

On suggère que le rôle et les responsabilités de postes d'affectation soient précisés parce que les membres ne cernent pas toujours les bénéfices qu'ils en retirent. Le fait que 6 postes seulement oeuvrent actuellement alors que la province compte 10 régions est un indice de malaise, d'autant plus que des postes ont déjà existé dans les régions 01,08 et 09.

Quant aux taux et tarifs, on demande un contrôle plus assidu de leur application tout en admettant la difficulté énorme de l'établissement d'une preuve de faute à ce sujet. Cependant, on est d'accord qu'il faudrait pratiquement attacher un enquêteur de la C.T.Q. à chacun des postes et sous-postes, quotidiennement, pour s'assurer de l'application intégrale des taux et tarifs fixés par la C.T.Q. On convient aussi que l'immatriculation des camions selon le nombre d'essieux, la vérification mécanique de ces camions de façon plus régulière et le contrôle très sévère de la charge sont des mesures qui favoriseront la stabilisation des taux et tarifs.

Le permis régional est bien accepté par les transporteurs de sable et gravier, cependant, les transporteurs de bois demandent que leur permis soit provincial. Enfin, le bois de chauffage et la tourbe à gazon pourraient être déréglementé mais, en contrepartie, on demande d'ajouter à la liste des matières permissibles aux titulaires de permis VR des matières transportées actuellement par les transporteurs généraux. On souhaite aussi, l'inclusion de l'asphalte comme matière exclusive aux postes et sous-postes.

Par ailleurs, la discussion prolongée sur les conséquences des récents jugements de cour relativement au courtage exclusif n'a pas réussi à faire progresser le débat: la réticence des dirigeants de ces organisations ou encore leur ignorance des jugements Desjardins, Barbeau et Dubé, Paré, Nichols a suscité un durcissement pour ne pas dire un mutisme complet. Certains, agressifs, prétendaient que le gouvernement devait trouver des solutions; d'autres, plus sereins, acceptaient de se faire exposer clairement les effets de ces jugements; enfin, une seule région(08) était prête à envisager certaines modifications au Règlement en vue de permettre une "ouverture" sur le courtage, les autres s'en remettant au "statu quo".

Les nouvelles organisations (MOCAM, Transporbec, Courtier France Inc.) insistent pour leur part, pour une autorisation gouvernementale afin de légaliser leurs activités par l'attribution de permis de courtage au même titre que les postes et sous-postes, ce qui assurerait un meilleur professionnalisme et plus de compétence dans l'industrie.

Quant aux entrepreneurs, la majorité souhaite la libre concurrence, le choix des camionneurs disponibles et productifs, mais, paradoxalement, ils sont réticents à ce que le courtage soit permis à d'autres organisations. Il leur semble que le climat se détériorerait sur les chantiers. En somme, ils n'ont pas véritablement envisagé d'alternative à la situation actuelle.

Du côté municipal, les représentants de la ville de Montréal veulent un règlement rapide de leurs difficultés dans le transport de neige et ceux de la ville de Baie-Comeau souhaiteraient que toute initiative prise par le gouvernement dans le domaine du courtage puisse être applicable par les municipalités du Québec.

Comme nous l'avons déjà souligné, les modifications suggérées peuvent permettre d'améliorer les relations entre les divers intervenants de l'industrie, mais elles ne répondent pas au problème de fond qu'est l'exclusivité du courtage aux postes et aux sous-postes d'affectation.

ANNEXES

Le ministre des Transports

Québec, le 17 mars 1987

Monsieur.

Récemment, j'ai eu une rencontre très importante avec des détenteurs de permis VR représentant l'ensemble des régions du Québec pour faire le point sur les problèmes dans le secteur du camionnage en vrac. Suite à cette rencontre, j'aimerais vous faire part de la démarche que je privilégie.

En premier lieu, il m'apparaît souhaitable de ne pas déréglementer pour le moment le secteur du camionnage en vrac. Cette prise de position s'appuie principalement sur la surcapacité de l'offre de transport par rapport à la quantité de travail disponible.

En deuxième lieu, il m'apparaît tout aussi important que les responsables de ce secteur d'activité réalisent que le statu quo n'est plus possible: d'une part, la réglementation actuelle est contestée, notamment par plusieurs jugements de cour; d'autre part, il faut bien reconnaître que cette réglementation n'a pas donné, au cours des années, tous les résultats escomptés. Il s'agit donc de repenser le cadre réglementaire susceptible d'apporter des solutions permanentes aux problèmes de l'industrie, et ce, le plus rapidement possible.

1987-03-17

Finalement, ces solutions de rechange doivent refléter le point de vue et les préoccupations de la base, tant des transporteurs que des requérants de service. C'est pourquoi j'ai demandé aux fonctionnaires du ministère des Transports de consulter les groupes et les individus concernés par cette question dans les meilleurs délais. Je vous invite donc à faire valoir votre point de vue de façon constructive. Des représentants du ministère des Transports communiqueront avec vous sous peu.

Je vous prie d'agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le ministre,

Marc-Yvan Côté

Entrevues en région
Transport en vrac
Projet de consultation 1987
Ordre du jour proposé

1. But de la rencontre.
2. Lecture de la lettre du Ministre.
3. Tour de table : commentaires sur la lettre du Ministre et problèmes particuliers.
4. Échange de point de vue sur les principales sections du règlement sur le camionnage en vrac.
 - groupe de matière;
 - permis;
 - taux et tarifs;
 - courtage;
 - clause 75/25.
5. Conclusion.

MV/jtj

CONSULTATION SUR LE TRANSPORT EN VRAC

Du 19 mars au 15 mai 1987

<u>Organismes rencontrés</u>		<u>Représentants</u>
Postes	6	34
Sous-postes et affiliés	80	153
Entrepreneurs	14	25
Municipalités	9	19
Autres	10	29
	<u>119</u>	<u>260</u>

Liste des détenteurs de permis concernant le territoire d'un poste au d'un sous-poste

<u>REGION 01</u>	<u>Détenteurs</u>	<u>Permis</u>	<u>Membres</u>	<u>Membres/détenteurs</u>	<u>Cotisations</u>	<u>Jours travaillés</u>	<u>Nombre de personnes rencontrées</u>
------------------	-------------------	---------------	----------------	---------------------------	--------------------	-------------------------	--

Poste région 01

<u>Sous-postes 01</u>							
Metapédia	62	116	31	50,0	600,00 \$	50	4
Gaspé Sud	91	110	60	66,0	800,00 \$	40	2
Matane	49	69	23	46,9	900,00 \$	21	2
Rimouski	136	227	72	52,9	800,00 \$	41	2
Bonneventure	143	164	86	60,1	700,00 \$	45	2
Gaspé Nord	62	84	40	64,5	875,00 \$	36	2
Iles-de-la-Madeleine	33	33	16	48,5	1 200,00 \$	35	0
Municipalités pas incluses dans une zone de sous-poste	6	7					
Total	582	810	328				14

Liste des détenteurs de permis concernant le territoire d'un poste au d'un sous-poste

<u>REGION 02</u>	<u>Détenteurs</u>	<u>Permis</u>	<u>Membres</u>	<u>Membres/détenteurs</u> \$	<u>Cotisations</u>	<u>Jours travaillés</u>	<u>Nombre de personnes</u> <u>rencontrées</u>
<u>Poste région 02</u>	625	887	316	50	192,00 \$	55	4
<u>Sous-postes 02</u>							
Roberval	204	320	60	29,4	728,00 \$	70	2
Lac Saint-Jean	106	140	60	56,6	888,00 \$	40	3
Dubuc Sud	54	69	32	59,2	1 104,00 \$	74	2
Jonguére	72	90	54	75,0	1 428,00 \$	63	2
Dubuc Nord	114	155	46	40,3	708,00 \$	66	2
Chicoutimi	75	113	38	50,7	1 308,00 \$	55	2
<u>Municipalités pas incluses dans une zone de sous-poste</u>							
Total	625	887	290				

Liste des détenteurs de permis concernant le territoire d'un poste au d'un sous-poste

<u>REGION 03</u>	<u>Détenteurs</u>	<u>Permis</u>	<u>Membres</u>	<u>Membres/détenteurs</u>	<u>Cotisations</u>	<u>Jours travaillés</u>	<u>Nombre de personnes rencontrées</u>
<u>Poste région 03</u>	1 382	1 948	710	51,4	110,00 \$	60	4
<u>Sous-postes 03</u>							
Beauce Sud	66	110	27	40,9	650,00 \$	65	2
Beauce Nord	69	82	38	55,0	720,00 \$	32	2
Rive Sud	156	216	80	51,3	600,00 \$	60	2
Rivière-du-Loup	92	111	68	73,9	360,00 \$	51	2
Témiscouata	70	116	30	42,8	390,00 \$	32	2
Lotbinière	73	92	45	61,6	425,00 \$	32	2
Montmagny-l'Islet	125	197	49	39,2	720,00 \$	27	2
Kamouraska	-	-	27	-	420,00 \$	42	1
Appalaches	-	-	35	-	550,00 \$	45	3
Québec Métro	90	121	41	45,6	1 320,00 \$	100	2
Chauveau	164	193	57	34,8	730,00 \$	105	2
Montmorency	71	93	40	56,3	1 020,00 \$	120	2
Portneuf	124	204	55	44,3	540,00 \$	60	1
Ste-Foy	61	73	37	60,6	1 200,00 \$	85	2
Charlevoix	74	105	52	70,3	720,00 \$	62	2
Municipalités pas incluses dans une zone de sous-poste	147	235					
Total	1 382	1 948	681				

Liste des détenteurs de permis concernant le territoire d'un poste au d'un sous-poste

<u>REGION 04</u>	<u>Détenteurs</u>	<u>Permis</u>	<u>Membres</u>	<u>Membres/détenteurs</u>	<u>Cotisations</u>	<u>Jours travaillés</u>	<u>Nombre de personnes rencontrées</u>
<u>Poste région 04</u>	599	809	425	70	300,00 \$	52	
<u>Sous-postes 04</u>							
Arthabaska	85	90	67	78,8	900,00 \$	53	2
Shawinigan	32	53	22	68,7	350,00 \$	50	1
Maskinongé	42	47	34	81,0	312,00 \$	41	2
St-Maurice	-	-	20		540,00 \$	50	1
Drummond	83	104	58	69,9	376,00 \$	56	2
Yamaska	49	56	40	81,6	264,00 \$	30	2
Trois-Rivières	59	99	27	45,8	1 200,00 \$	80	1
Nicolet	89	106	66	74,2	940,00 \$	62	2
Champlain	46	60	38	82,6	480,00 \$	27	2
Laviolette	73	132	34	46,6	324,00 \$	67	3
Municipalités pas incluses dans une zone de sous-poste	41	62					
Total	599	809	406				

Liste des détenteurs de permis concernant le territoire d'un poste au d'un sous-poste

<u>REGION 05</u>	<u>Détenteurs</u>	<u>Permis</u>	<u>Membres</u>	<u>Membres/détenteurs</u>	<u>Cotisations</u>	<u>Jours travaillés</u>	<u>Nombre de personnes rencontrées</u>
<u>Poste région 05</u>	661	814	502	76	165,00 \$	67	6
<u>Sous-postes 05</u>							
Compton	-	-	43	-	460,00 \$	52	2
Frontenac	68	99	28	41,1			
Orford	60	75	38	63,3	630,00 \$	57	2
Shefford	77	86	55	71,4	675,00 \$	36	2
Sherbrooke	108	124	87	80,5	795,00 \$	75	3
Mégantic	-	-	43	-	700,00 \$	65	1
Brome	36	38	24	66,6	480,00 \$	78	1
Richmond	68	80	52	76,5	600,00 \$	95	2
Wolfe	44	56	34	77,3	710,00 \$	70	2
Missisquoi	51	57	46	90,2	900,00 \$	65	3
Municipalités pas incluses dans une zone de sous-poste	149	199	-	-	-	-	-
Total	661	814	450	-	-	-	-

Liste des détenteurs de permis concernant le territoire d'un poste au d'un sous-poste

<u>REGION 06</u>	<u>Détenteurs</u>	<u>Permis</u>	<u>Membres</u>	<u>Membres/détenteurs</u>	<u>Cotisations</u>	<u>Jours travaillés</u>	<u>Nombre de personnes rencontrées</u>
<u>Poste région 06</u>	1 638	2 164	650	40	480,00 \$	80	5
<u>Sous-postes 06</u>							
Richelleu	-	-	37	-	1 032,00 \$	50	1
St-Hyacinthe	-	-	45	-	1 032,00 \$	85	1
Bagot	-	-	19	-	1 032,00 \$	50	1
Châteauguay	-	-	23	-	1 260,00 \$	80	1
Laprairie-Naperville	125	160	67	53,6	1 260,00 \$	100	1
Joliette	-	-	19	-	1 200,00 \$	85	1
Montcalm	-	-	19	-	1 620,00 \$	40	1
Tallon	84	105	46	54,8	1 440,00 \$	143	1
Beauharnois	-	-	18	-	2 160,00 \$	88	2
Verchère	-	-	34	-	1 032,00 \$	100	1
Rouville	-	-	28	-	1 032,00 \$	60	1
Argenteuil	-	-	15	-	1 380,00 \$	80	1
Assomption	-	-	32	-	1 260,00 \$	125	1
Deux-Montagnes	88	104	43	48,9	1 200,00 \$	90	2
Terrebonne	201	243	73	36,3	1 020,00 \$	90	2
St-Jean	-	-	30	-	720,00 \$	50	1
Laurentides	-	-	19	-	1 680,00 \$	65	1
Municipalités pas incluses dans une zone de sous-poste	1 140	1 552	-	-	-	-	-

Liste des détenteurs de permis concernant le territoire d'un poste au d'un sous-poste

<u>REGION 07</u>	<u>Détenteurs</u>	<u>Permis</u>	<u>Membres</u>	<u>Membres/détenteurs</u>	<u>Cotisations</u>	<u>Jours travaillés</u>	<u>Nombre de personnes rencontrées</u>
<u>Poste région 07</u>							

<u>Sous-postes 07</u>							
Pontiac	91	116	35	38,5	450,00 \$	40	3
Outaouais	159	211	55	34,6	550,00 \$	70	2
H. Gatineau	120	140	60	50,0	630,00 \$	68	2
Papineau	158	198	50	34,8	825,00 \$	70	2
Labelle	165	215	74	44,8	525,00 \$	34	2
Municipalités pas incluses dans une zone de sous-poste	4	9	-	-	-	-	-
Total	697	889	274	-	-	-	-

Liste des détenteurs de permis concernant le territoire d'un poste au d'un sous-poste

<u>REGION 08</u>	<u>Détenteurs</u>	<u>Permis</u>	<u>Membres</u>	<u>Membres/détenteurs</u>	<u>Cotisations</u>	<u>Jours travaillés</u>	<u>Nombre de personnes rencontrées</u>
<u>Poste région 08</u>							

<u>Sous-postes 08</u>							
Rouyn-Noranda	81	94	61	75,3	984,00 \$	97	4
Abitibi-ouest	152	163	124	81,6	720,00 \$	103	2
Témiscamingue - zone 4	71	97	44	62,0	900,00 \$	36	3
Abitibi-est - zone 6	156	222	57	36,5	1 590,00 \$	75	3
Amos	107	167	45	42,0	860,00 \$	40	4
Chibougamau-Chapais	43	64	15	34,9	1 825,00 \$	109	2
Mategamé	20	26	10	50,0	720,00 \$		1
Municipalités pas incluses dans une zone de sous-poste	6	6	-	-	-	-	-
Total	636	839	356	-	-	-	-

Liste des détenteurs de permis concernant le territoire d'un poste au d'un sous-poste

<u>REGION 09</u>	<u>Détenteurs</u>	<u>Permis</u>	<u>Membres</u>	<u>Membres/détenteurs</u>	<u>Cotisations</u>	<u>Jours travaillés</u>	<u>Nombre de personnes rencontrées</u>
<u>Poste région 09</u>							
<u>Sous-postes 09</u>							
Duplessis	65	76	55	84,6	1 200,00 \$	40	2
Forestville	54	60	37	68,5	1 200,00 \$	65	2
Port-Cartier	27	47	15	55,5	720,00 \$	62	1
Bale Comeau	85	143	47	55,3	1 380,00 \$	94	2
Municipalités pas incluses dans une zone de sous-poste	1	3	-	-	-	-	-
Total	232	329	154	-	-	-	-

Liste des détenteurs de permis concernant le territoire d'un poste au d'un sous-poste

<u>REGION 10</u>	<u>Détenteurs</u>	<u>Permis</u>	<u>Membres</u>	<u>Membres/détenteurs</u>	<u>Cotisations</u>	<u>Jours travaillés</u>	<u>Nombre de personnes rencontrées</u>
<u>Poste région 10</u>	681	952	387	1	485,79 \$	175	10
<u>Municipalités pas incluses dans une zone de sous-poste</u>	222	200	-	-	-	-	-
<u>Total</u>	881	1 174	387	43,9	-	-	-

Sous-postes de la région 01

Rencontre effectuée le 87-04-15

14 participants

6 sous-postes sur 7 à la réunion

1- Structure actuelle des postes et sous-postes

Pour ☐ Contre ☐ Partagé ☐

Commentaire : - Cette région est contre l'implantation d'un poste et préfère fonctionner par des sous-postes autonomes.

2- Courtage

Statu quo ☒ Ouverture ☐

Commentaires : - Afin de maintenir la paix sociale, des taux de transport uniformes et la répartition équitable du travail.

- L'ouverture du courtage équivaldrait à la déréglementation du transport.

3- Clause 75-25

Statu quo ☒ Modification ☐

Suggestions : - Attribuer dans la clause 75/25 les travaux sous la ligne d'infrastructure et y inclure l'asphalte.

- Que les travaux exécutés en régie par le MTQ soient augmentés.

4- Permis régionGel ☒Ouverture ☐5- Transfert de permis

Problème : - Manque d'information.

En effet, le camionneur doit lire tous les journaux du Québec qui sont livrés dans sa région pour être informé.

- Suggestions :
- Que toutes les demandes de transferts apparaissent dans le Bulletin de la CTQ et revoir la procédure de façon à minimiser les délais. Transfert automatique si aucune opposition après échéance à déterminer.
 - Appliquer plus rigoureusement l'article 26 du règlement 3 traitant des transferts.
 - Remettre en application l'article 24 du règlement 3 relatif au rapport d'exploitation. Améliorer la formule (article 24.2) afin de détecter si les permis sont exploités au service du public.
 - Que le sous-poste puisse agir au nom des membres dans les causes entendues par la CTQ.

6- Matières transportées☐ Statu quo☒ Ajouter : Concentrés miniers, panneaux.☐ Exclure

7- Taux et tarifs

Dans l'ensemble, les taux sont :

- Respectés ☐
- Négociés ☒

Commentaires : - Fixation générale minimum des tarifs par la CTQ.
- Accords tarifaires selon les normes actuelles de la CTQ.

8- Contrôle des charges et inspection des véhicules

Pour ☒ Contre ☐

Suggestions : - Faire en sorte que le contrôle actuel des charges et des véhicules soit maintenu et appliqué également à tous ceux qui font du transport en vrac.
- Rendre l'expéditeur partie à l'infraction de surcharge.

9- Relations avec les entrepreneurs

Bonnes ☐ Acceptables ☒ Mauvaises ☒

Commentaires : - Négociation "virile" avec les entrepreneurs locaux.
- Mauvaises relations avec les entrepreneurs de l'extérieur de la région.

10- Notes particulières

- 350 à 400 \$ de revenu moyen journalier.
- On voudrait que les contrats du MTQ soient donnés uniquement aux entrepreneurs de la région.
- Que le MTQ subventionne des travaux afin de créer de l'emploi dans la région.
- A l'exemple des pêcheurs, que les camionneurs artisans puissent bénéficier d'un programme les rendant éligibles à l'assurance-chômage.

Poste de la région 02

Rencontre effectuée le 87-04-07
4 participants

1- Structure actuelle des postes et sous-postes

Pour ☒ Contre ☐ Partagé ☐

Commentaire : - Relations difficiles avec certains sous-postes.

2- Courtage

Statu quo ☒ Ouverture ☐

Commentaire : - Afin de maintenir la paix sociale, des taux uniformes et la répartition équitable du travail.

Suggestion : - Que les entrepreneurs ne puissent obtenir de permis VR.

3- Clause 75-25

Statu quo ☒ Modification ☐

Suggestions : - Légaliser la clause 75-25 et la faire appliquer par les postes et sous-postes.

: - Clause 50/50 partant au-dessous de l'infrastructure sur les contrats impliquant les deniers publics.

4- Permis région

Gel ☒ Ouverture ☐

5- Transfert de permis

Problème : - Manque d'information.

En effet, le camionneur doit lire tous les journaux du Québec qui sont livrés dans sa région pour être informé.

- Suggestions :
- Que toutes les demandes de transferts apparaissent dans le Bulletin de la CTQ et revoir la procédure de façon à minimiser les délais. Transfert automatique si aucune opposition après échéance à déterminer.
 - Appliquer plus rigoureusement l'article 26 du règlement 3 traitant des transferts.
 - Remettre en application l'article 24 du règlement 3 relatif au rapport d'exploitation. Améliorer la formule (article 24.2) afin de détecter si les permis sont exploités au service du public.

6- Matières transportées

☐ Statu quo

☒ Ajouter: - Panneaux, fluosport (produit transformé à 30 %), bauxite d'aluminium.

☒ Exclure: - Tourbe à gazon.

7- Taux et tarifs

Dans l'ensemble, les taux sont :

- Respectés ☒ (à 60 %)

- Négociés ☐

Commentaires : - Fixation générale minimum des tarifs par la CTQ.

- Accords tarifaires selon les normes actuelles de la CTQ.

8- Contrôle des charges et inspection des véhicules

Pour ☒

Contre ☐

Suggestion : - Rendre l'expéditeur partie à l'infraction de surcharge.

9- Relations avec les entrepreneurs

Bonnes ☐

Acceptables ☐

Mauvaises ☒

Commentaires : - Les entrepreneurs ont tendance à augmenter leurs flottes de camions.

- 50 % des VR appartiennent aux entrepreneurs.

- Très peu d'entrepreneurs sont membres des postes et sous-postes.

10- Notes particulières

- 55 jours travaillés en moyenne.
- 400 \$ de revenu moyen journalier.
- 316 VR dans la région sont membres des postes et sous-postes.
- 311 VR appartiennent aux entrepreneurs dont très peu sont membres des postes et sous-postes.
- Le poste a signé des ententes dont la proportion est de 80/20 sur les travaux de voirie avec les villes de Chicoutimi, Jonquière et Alma.

Sous-postes de la région 02

Rencontre effectuée le 87-04-07

15 participants dont 2 qui représentaient le sous-poste de Chibougamau

6 sous-postes dans la région 02

1- Structure actuelle des postes et sous-postes

Pour ☐ Contre ☐ Partagé ☒

Commentaires : - Le poste n'a pas de vocation définie.
- Le poste n'a pas prouvé son efficacité.

Suggestion : - Le poste devrait s'occuper du transport forestier.

2- Courtage

Statu quo ☒ Ouverture ☐

Suggestion : - Légaliser le courtage.

3- Clause 75-25

Statu quo ☒ Modification ☐

Suggestion : - Légaliser la clause 75-25 et la faire appliquer par les sous-postes.

4- Permis région

Gel ☒ Ouverture ☐

5- Transfert et permis

Problème : - Manque d'information.

En effet, le camionneur doit lire tous les journaux du Québec qui sont livrés dans sa région pour être informé.

Suggestions : - Que toutes les demandes de transferts apparaissent dans le Bulletin de la CTQ et revoir la procédure de façon à minimiser les délais. Transfert automatique si aucune opposition après échéance à déterminer.

- Appliquer plus rigoureusement l'article 26 du règlement 3 traitant des transferts.

- Remettre en application l'article 24 du règlement 3 relatif au rapport d'exploitation. Améliorer la formule (article 24.2) afin de détecter si les permis sont exploités au service du public.

6- Matières transportées

☐ Statu quo

☒ Ajouter : - Fluosport, panneaux, mousse de tourbe (sphaigne).

☐ Exclure

7- Taux et tarifs

Dans l'ensemble, les taux sont :

- Respectés ☒

- Négociés ☐

- Commentaires :
- Fixation générale minimum des tarifs par la CTQ.
 - Accords tarifaires selon les normes actuelles de la CTQ.

8- Contrôle des charges et inspection des véhicules

Pour ☒ Contre ☐

- Suggestions :
- Faire en sorte que le contrôle actuel des charges et des véhicules soit maintenu et appliqué également à tous ceux qui font du transport en vrac.
 - Rendre l'expéditeur partie à l'infraction de surcharge.

9- Relations avec les entrepreneurs

Bonnes ☐ Acceptables ☐ Mauvaises ☒

- Commentaires :
- Les entrepreneurs ont tendance à augmenter leurs flottes de camions.
 - 50 % des VR appartiennent aux entrepreneurs.
 - Très peu d'entrepreneurs sont membres des sous-postes.
 - La ville de Chicoutimi a acheté ses propres camions pour ne pas avoir à passer par les sous-postes.

10- Notes particulières

- _____ jours travaillés en moyenne.
- 400 \$ de revenu moyen journalier.
- Problème de relations entre les requérants de service et les VR membres des sous-postes.
- Présentement, une nouvelle association recrute des membres dans le but d'opérer un nouveau bureau de courtage (Courtier France).

Poste de la région 03

Rencontre effectuée le 87-04-22

Quatre participants

1- Structure actuelle des postes et sous-postes

Pour ☒ Contre ☐ Partagé ☐

Commentaires : - Bonnes relations entre le poste et les sous-postes.

2- Courtage

Statu quo ☒ Ouverture ☐

Commentaires : - Afin de maintenir la paix sociale, des taux uniformes et la répartition équitable du travail.

- Les 2⁰ et 3⁰ camions sont convertis en premier camion (Impact sur la répartition équitable).

Suggestions : - Adhérer obligatoirement à une association détenant un permis de courtage.

- Comptabiliser les jours travaillés de la même façon dans toutes les régions. (Deniers publics versus contracteurs, transport de la neige).

3- Clause 75-25

Statu quo ☒ Modification ☐

Suggestions : - Clause 50/50 partant au-dessous de l'infrastructure sur les contrats impliquant les deniers publics.

4- Permis régionGel ☒Ouverture ☐5- Transfert de permis

Problème : - Manque d'information.

En effet, le camionneur doit lire tous les journaux du Québec qui sont livrés dans sa région pour être informé.

Suggestions :

- Que toutes les demandes de transferts apparaissent dans le Bulletin de la CTQ et revoir la procédure de façon à minimiser les délais. Transfert automatique si aucune opposition après échéance à déterminer.
- Appliquer plus rigoureusement l'article 26 du règlement 3 traitant des transferts.
- Remettre en application l'article 24 du règlement 3 relatif au rapport d'exploitation. Améliorer la formule (article 24.2) afin de détecter si les permis sont exploités au service du public.

6- Matières transportées☐ Statu quo

☒ Ajouter : - Engrais chimique en poche (calcium), tuyaux de fer, fer d'armature.

☒ Exclure : - Tourbe à gazon, bois de chauffage, charbon.

7- Taux et tarifs

Dans l'ensemble, les taux sont :

- Respectés ☒

- Négociés ☐

Commentaires : - Fixation générale minimum des tarifs par la CTQ.
- Accords tarifaires selon les normes actuelles de la CTQ.

8- Contrôle des charges et inspection des véhicules

Pour ☒ Contre ☐

Suggestions : - Faire en sorte que le contrôle actuel des charges et des véhicules soit maintenu et appliqué également à tous ceux qui font du transport en vrac.
- Rendre l'expéditeur partie à l'infraction de surcharge.

9- Relations avec les entrepreneurs

Bonnes ☒ Acceptables ☐ Mauvaises ☐

10- Notes particulières

- 40 jours travaillés en moyenne.
- 400 \$ de revenu moyen journalier.
- 50 % des artisans sont des petits contracteurs.
- Moins de 5 % des artisans sont en dehors des postes et sous-postes.
- Le poste n'applique pas de pénalité au camionneur qui coupe les taux et surcharge son camion.
- On demande de mieux définir le transport pour compte propre.

Sous-postes de la région 03 (Rive Nord)

Rencontre effectuée le 87-04-22

Onze participants
6 sous-postes

1- Structure actuelle des postes et sous-postes

Pour ☒ Contre ☐ Partagé ☐

2- Courtage

Statu quo ☒ Ouverture ☐

3- Clause 75-25

Statu quo ☒ Modification ☐

Suggestions : - Légaliser la clause 75-25
- Inclure l'asphalte dans la clause 75-25.
- Clause 50-50.

4- Permis région

Gel ☒ Ouverture ☐

5- Transfert de permis

Problème : - Manque d'information.

En effet, le camionneur doit lire tous les journaux du Québec qui sont livrés dans sa région pour être informé.

- Suggestions :
- Que toutes les demandes de transferts apparaissent dans le Bulletin de la CTQ et revoir la procédure de façon à minimiser les délais. Transfert automatique si aucune opposition après échéance à déterminer.
 - Appliquer plus rigoureusement l'article 26 du règlement 3 traitant des transferts.
 - Remettre en application l'article 24 du règlement 3 relatif au rapport d'exploitation. Améliorer la formule (article 24.2) afin de détecter si les permis sont exploités au service du public.

6- Matières transportées
☐
☒

Ajouter : Engrais en sac

☒

Exclure : Tourbe à gazon, bois de chauffage.

7- Taux et tarifs

Dans l'ensemble, les taux sont :

- Respectés

☐

- Négociés

☒

Commentaires : - Fixation générale minimum des tarifs par la CTQ.

- Accords tarifaires selon les normes actuelles de la CTQ.

8- Contrôle des charges et inspection des véhicules

Pour

☒

Contre

☐

Suggestions : - Faire en sorte que le contrôle actuel des charges et des véhicules soit maintenu et appliqué également à tous ceux qui font du transport en vrac.

- Rendre l'expéditeur partie à l'infraction de surcharge.

9- Relations avec les entrepreneurs

Bonnes

☒

Acceptables

☐

Mauvaises

☐

10- Notes particulières

- 80 jours travaillés en moyenne.
- 400 \$ de revenu moyen journalier.
- Propose de créer une région 11 (Baie James) au prorata des membres dans chacune des régions.
- Suggère que les contrats de transport soient payables dans les 30 jours.
- Problème de CSST.

Sous-postes de la région 03 (Rive Sud)

Rencontre effectuée le 87-04-23

Dix-neuf participants

Neuf sous-postes dont deux sans permis

1- Structure actuelle des postes et sous-postes

Pour ☐ Contre ☐ Partagé ☒

Commentaires : - Les zones rurales trouvent que la structure du poste coûte cher pour les services qu'elles reçoivent.

2- Courtage

Statu quo ☒ Ouverture ☐

Commentaires : - Tous les VR sont libres d'adhérer aux sous-postes, donc il n'y a pas de monopole du courtage.

- La structure actuelle est une garantie pour la paix sociale.

- L'entrepreneur qui est membre du sous-poste a l'avantage d'être réparti de la même façon que l'artisan.

Suggestion : - Légaliser la structure actuelle de courtage.

3- Clause 75-25

Statu quo ☒ Modification ☐

- Suggestions :
- Légaliser la clause 75/25 et la faire appliquer par les sous-postes.
 - Inclure l'asphalte dans la clause 75/25
 - Clause 50/50 partant au-dessous de l'infrastructure sur les contrats impliquant les deniers publics.

4- Permis région

Gel

☒

Ouverture

☐

5- Transfert de permis

Problème : - Manque d'information.

En effet, le camionneur doit lire tous les journaux du Québec qui sont livrés dans sa région pour être informé.

- Suggestions :
- Que toutes les demandes de transferts apparaissant dans le Bulletin de la CTQ et revoir la procédure de façon à minimiser les délais. Transfert automatique si aucune opposition après échéance à déterminer.
 - Appliquer plus rigoureusement l'article 26 du règlement 3 traitant des transferts.
 - Remettre en application l'article 24 du règlement 3 relatif au rapport d'exploitation. Améliorer la formule (article 24.2) afin de détecter si les permis sont exploités au service du public.
 - Que le sous-poste puisse agir au nom des membres dans les causes entendues par la CTQ.

6- Matières transportées☐

Statu quo

☐

Ajouter

☒

Exclure : Tourbe à gazon, bois de chauffage.

7- Taux et tarifs

Dans l'ensemble, les taux sont :

- Respectés

☐

- Négociés

☒

Commentaires : - Fixation générale minimum des tarifs par la CTQ.

- Accords tarifaires selon les normes actuelles de la CTQ.

8- Contrôle des charges et inspection des véhicules

Pour

☒

Contre

☐

Suggestions : - Faire en sorte que le contrôle actuel des charges et des véhicules soit maintenu et appliqué également à tous ceux qui font du transport en vrac.

- Rendre l'expéditeur partie à l'infraction de surcharge.

9- Relations avec les entrepreneurs

Bonnes

☒

Acceptables

☐

Mauvaises

☐10- Notes particulières

- 35 jours travaillés en moyenne.
- 350 \$ de revenu moyen journalier.
- Geler le montant alloué au transport dans le cahier de charge.
- Faire en sorte que les contrats soient accordés au début de l'été.

Poste de la région 04

Rencontre effectuée le 87-04-10

Cinq participants

1- Structure actuelle des postes et sous-postes

Pour ☒ Contre ☐ Partagé ☐

Commentaires : - Le poste fait beaucoup d'interzone en favorisant le sous-poste qui a le moins de jours travaillés.

- Très bonnes relations entre le poste et les sous-postes.

2- Courtage

Statu quo ☒ Ouverture ☐

Commentaires : - Afin de maintenir la paix sociale, des taux de transport uniformes et la répartition équitable du travail.

- L'ouverture du courtage équivaldrait à la déréglementation du transport.

3- Clause 75-25

Statu quo ☒ Modification ☐

Suggestions : - Légaliser la clause 75-25 en y incluant l'asphalte.

4- Permis région

Gel ☒ Ouverture ☐

5- Transfert de permis

Problème : - Manque d'information.

En effet, le camionneur doit lire tous les journaux du Québec qui sont livrés dans sa région pour être informé.

Suggestions : - Que toutes les demandes de transferts apparaissent dans le Bulletin de la CTQ et revoir la procédure de façon à minimiser les délais. Transfert automatique si aucune opposition après échéance à déterminer.

- Appliquer plus rigoureusement l'article 26 du règlement 3 traitant des transferts.

- Remettre en application l'article 24 du règlement 3 relatif au rapport d'exploitation. Améliorer la formule (article 24.2) afin de détecter si les permis sont exploités au service du public.

6- Matières transportées

☐ Statu quo

☒ Ajouter : Panneaux, tourbe (sphaigne), alumine.

☐ Exclure

7- Taux et tarifs

Dans l'ensemble, les taux sont :

- Respectés ☐

- Négociés ☒

Sous-postes de la région 04

Rencontre effectuée le 87-04-10

18 participants

10 sous-postes dont 1 sans permis

1- Structure actuelle des postes et sous-postes

Pour ☒ Contre ☐ Partagé ☐

Commentaires : - Relations harmonieuses entre les sous-postes et avec le poste.

2- Courtage

Statu quo ☒ Ouverture ☐

Commentaires : - Afin de maintenir la paix sociale, des taux uniformes et la répartition équitable du travail.

- Tous les VR sont libres d'adhérer aux sous-postes, donc il n'y a pas de monopole du courtage.

3- Clause 75-25

Statu quo ☒ Modification ☐

Suggestions : - Légaliser la clause 75-25 et la faire appliquer par les sous-postes.

- Inclure l'asphalte dans la clause 75-25

4- Permis région

Gel

☒

Ouverture

☐5- Transfert

Problème :

- Manque d'information.

En effet, le camionneur doit lire tous les journaux du Québec qui sont livrés dans sa région pour être informé.

Suggestions :

- Que toutes les demandes de transferts apparaissent dans le Bulletin de la CTQ et revoir la procédure de façon à minimiser les délais. Transfert automatique si aucune opposition après échéance à déterminer.
- Appliquer plus rigoureusement l'article 26 du règlement 3 traitant des transferts.
- Remettre en application l'article 24 du règlement 3 relatif au rapport d'exploitation. Améliorer la formule (article 24.2) afin de détecter si les permis sont exploités au service du public.

6- Matières transportées
☐ Statu quo
☒

Ajouter : - Engrais chimique en sac, minéral transformé, panneaux.

☒

Exclure : - Tourbe à gazon.

Poste de la région 05

Rencontre effectuée le 87-03-20

8 participants

1- Structure actuelle des postes et sous-postes

Pour ☒ Contre ☐ Partagé ☐

Commentaire : - Bonne relation entre le poste et les sous-postes.

2- Courtage

Statu quo ☒ Ouverture ☐

Commentaires : - Afin de maintenir la paix sociale, des taux uniformes et la répartition équitable du travail.

- Tous les VR sont libres d'adhérer aux postes et sous-postes, donc il n'y a pas de monopole du courtage.

3- Clause 75-25

Statu quo ☒ Modification ☐

Suggestions : - Légaliser la clause 75-25 sur les contrats impliquant les deniers publics et la faire appliquer par les postes et sous-postes uniquement.

- Éliminer la sous-traitance et donner 100% du transport aux entrepreneurs (ce qui aura comme effet de donner plus de travail aux postes et sous-postes).

4- Permis région

Gel

☒

Ouverture

☐5- Transfert de permis

Aucun commentaire.

6- Matières transportées☐

Statu quo

☒

Ajouter : - Grains en vrac transportés par camion
à benne basculante et muni d'un
dispositif spécialisé pour le charge-
ment et le déchargement.

- Pierre à chaux.

☒

Exclure : - Bois de chauffage et la tourbe à
gazon.

7- Taux et tarifs

Dans l'ensemble, les taux sont :

- Respectés

☐

- Négociés

☒

Commentaire : - Fixation générale minimum des tarifs par
la CTQ.

Suggestion : - Accords tarifaires avec prise d'effet
immédiate et sans droit de regard à la
CTQ.

8- Contrôle des charges et inspection des véhicules

Pour

☒

Contre

☐

- Suggestions :
- Faire en sorte que le contrôle actuel des charges et des véhicules soit maintenu et appliqué également à tous ceux qui font du transport en vrac.
 - Rendre l'expéditeur partie à l'infraction de surcharge.
 - Faire en sorte qu'il y ait plus d'uniformité dans la réglementation des provinces sur les poids.

9- Relations avec les entrepreneurs

Bonnes

☒

Acceptables

☐

Mauvaises

☐10- Notes particulières

- 60 à 65 jours travaillés en moyenne.
- _____ \$ de revenu moyen journalier.
- Les camionneurs de cette région vont chercher 30 % de revenus par eux-mêmes en plus de ce qui est comptabilisé au poste.

Sous-postes de la région 05

Rencontre effectuée le 87-03-02

20 participants

8 sous-postes et 2 secteurs affiliés au poste.

1- Structure actuelle des postes et sous-postes

Pour ☐ Contre ☐ Partagé ☒

Commentaire : - Cinq des dix comtés remettent en question le bien-fondé du poste relativement aux coûts de la cotisation et au service d'interzone.

Suggestions : - Le comté de Shefford suggère que les sous-postes deviennent des entités du MTQ chargées de faire la répartition du camionnage pour les travaux du gouvernement.

- Les camionneurs de Orford demandent un vote secret sur le maintien ou non du poste.

2- Courtage

Statu quo ☒ Ouverture ☐

Commentaires : - Afin de maintenir la paix sociale, des taux uniformes et la répartition équitable du travail.

- Tous les VR sont libres d'adhérer aux sous-postes, donc il n'y a pas de monopole du courtage.

Suggestion : - Légaliser la structure actuelle de courtage.

3- Clause 75-25

Statu quo ☒ Modification ☐

Suggestion : - Légaliser la clause 75-25 et la faire appliquer par les sous-postes.

4- Permis région

Gel ☒ Ouverture ☐

5- Transfert de permis

Aucun commentaire.

6- Matières transportées

☐ Statu quo

☒ Ajouter : - Grains et engrais en sac.

☒ Exclure : Tourbe à gazon et bois de chauffage.

7- Taux et tarifs

Dans l'ensemble, les taux sont :

- Respectés ☐

- Négociés ☒

Commentaire : - Fixation générale minimum des tarifs par la CTQ.

Suggestion : - Accords tarifaires avec prise d'effet immédiate et sans droit de regard de la CTQ.

8- Contrôle des charges et inspection des véhicules

Pour

☒

Contre

☐

- Suggestions :
- Faire en sorte que le contrôle actuel des charges et des véhicules soit maintenu et appliqué également à tous ceux qui font du transport en vrac.
 - Rendre l'expéditeur partie à l'infraction de surcharge.

9- Relations avec les entrepreneurs

Bonnes

☒

Acceptables

☐

Mauvaises

☐

- Commentaire :
- Les entrepreneurs ont tendance à augmenter leurs flottes de camions même si les sous-postes offrent un bon service de transport.

10- Notes particulières

- _____ jours travaillés en moyenne.
- _____ \$ de revenu moyen journalier.
- L'ensemble de la région trouve déplorable l'emprise du poste sur les sous-postes. Toutefois, elle préfère conserver dans son état actuel le règlement sur le camionnage en vrac. De plus, elle croit que c'est la seule façon de procéder au partage équitable du travail entre les camionneurs artisans.

Poste de la région 06

Rencontre effectuée le 87-03-26

20 participants

Avec le poste, nous avons rencontré les 12 secteurs affiliés au poste et 2 sous-postes de la rive-sud.

1- Structure actuelle des postes et sous-postes

Pour

☒

Contre

☐

Partagé

☐

- Commentaires:
- Bonnes relations entre le poste et ses affiliés ainsi qu'avec les deux sous-postes de la rive-sud.
 - Les activités du poste sont très rentables pour les membres de la région.
 - Les représentants du poste voudraient plus de pouvoir sur les sous-postes.

2- Courtage

Statu quo

☒

Ouverture

☐

- Commentaires :
- Afin de maintenir la paix sociale, des taux uniformes et la répartition équitable du travail.
 - Tous les VR snt libres d'adhérer aux postes et sous-postes, donc il n'y a pas de monopole du courtage.
 - La structure actuelle a permis de traiter équitablement les camionneurs et a ramené la paix sociale dans le milieu.
 - A leur avis, l'ouverture du courtage amènerait une profusion de "brookers" qui ne respecteraient pas la réglementation. (Ex. : Jomani, Transporbec).

3- Clause 75-25

Statu quo

☒

Ouverture

☐

- Commentaires : - Faire administrer cette clause par le MTQ ouvrirait la porte au favoritisme.
- Cette clause représente à peine 10 % du travail dans la région.
- Suggestion : - Lorsque le MTQ effectue des travaux en régie, le poste demande que les argents lui soient remis directement pour payer les camionneurs.

4- Permis région

Gel

☒

Ouverture

☐

- Suggestion : - On privilégie une fusion de la région 10 avec la 06 pour devenir qu'une seule région (région 16).

5- Transfert de permis

- Suggestion : - Lors de transfert, que la CTQ exige une meilleure preuve d'exploitation du permis.

6- Matières transportées☐

Statu quo

☒

- Ajouter :
- Engrais en sac.
 - Engrais en vrac (utilisation de la vis sans fin pour le dompage.
 - Grains et moulées en sac.
 - Calcium en sac.

☒

- Exclure :
- Tourbe à gazon.
 - Bois de chauffage.

7- Taux et tarifs

Dans l'ensemble, les taux sont :

- Respectés ☐
- Négociés ☒

Commentaire : - Fixation générale minimum des tarifs par la CTQ.

Suggestion : - Accords tarifaires avec prise d'effet immédiate et sans droit de regard de la CTQ.

8- Contrôle des charges et inspection des véhicules

Pour ☒

Contre ☐

- Suggestions :
- Faire en sorte que le contrôle actuel des charges et des véhicules soit maintenu et appliqué également à tous ceux qui font du transport en vrac.
 - Rendre l'expéditeur partie à l'infraction de surcharge.

9- Relations avec les entrepreneurs

Bonnes ☒

Acceptables ☐

Mauvaises ☐

Commentaire : - Dans la région, les représentants du poste sont toutefois très directs avec les entrepreneurs pour leur faire connaître la façon d'appliquer la réglementation sur le camionnage en vrac.

10- Notes particulières

- 79 jours travaillés en moyenne.
- 350 \$ de revenu moyen journalier.
- Créer une nouvelle région incluant la région 06 et la 10 (région 16).
- Plusieurs détenteurs ont deux ou trois premiers camions inscrits au poste.

Sous-postes de la région 06 (rive-nord)

Rencontre effectuée le 87-03-27

8 participants
2 sous-postes

1- Structure actuelle des postes et sous-postes

Pour

☐

Contre

☐

Partagé

☐

- Commentaires :
- Pour la structure des sous-postes uniquement qui seraient entièrement autonome du poste.
 - C'est une structure qui coûte cher aux membres par rapport aux services qu'elle donne.
 - Des pénalités sont imposées aux membres qui, à la suite de négociations, travaillent en bas des taux fixés, par la CTQ pendant que le poste pratique la même formule.
 - Les sous-postes sont trop contrôlés par le poste et aimeraient avoir plus de liberté d'action.

2- Courtage

Statu quo

☐

Ouverture

☐

- Commentaires :
- Le monopole du courtage pourrait être enlevé à condition de respecter les structures de comtés et les limites de charges.
 - Le code d'éthique du poste est trop sévère au niveau de la répartition du travail car il pénalise les sous-postes qui prennent l'initiative de se négocier des contrats auprès des requérants de service.

Suggestion : - Donner le courtage à un organisme (à l'intérieur ou à l'extérieur de la structure actuelle) qui regrouperait 51 % des titulaires de permis VR.

3- Clause 75-25

Statu quo

☒

Modification

☐

Suggestions : - Administrer la clause par le sous-poste uniquement ou par un organisme de comté.
- Attribuer dans la clause 75-25 les travaux sous la ligne d'infrastructure et y inclure l'asphalte.

4- Permis région

Gel

☒

Ouverture

☐

5- Transfert de permis

Suggestion : - Lors de transfert, que la CTQ exige une meilleure preuve d'exploitation du permis.

6- Matières transportées

☐

Statu quo

☒

Ajouter : - Engrais chimique en sac.

☒

Exclure : - Bois de chauffage, tourbe à gazon et charbon.

7- Taux et tarifs

Dans l'ensemble, les taux sont :

- Respectés ☐

- Négociés ☒

Commentaire : - Fixation générale minimum des tarifs par la CTQ.

Suggestion : - Accords tarifaires avec prise d'effet immédiate et sans droit de regard de la CTQ.

8- Contrôle des charges et inspection des véhicules

Pour ☒ Contre ☐

Commentaire : - Tout comme l'immatriculation par essieu, on souhaite que le contrôle des charges devienne de plus en plus facile d'application et d'administration.

Suggestions ; - Faire en sorte que le contrôle actuel des charges et des véhicules soit maintenu et appliqué également à tous ceux qui font du transport en vrac.

- Rendre l'expéditeur partie à l'infraction de surcharge.

9- Relations avec les entrepreneurs

Bonnes ☒ Acceptables ☐ Mauvaises ☐

Commentaire : - Les relations entre sous-postes et entrepreneurs sont bonnes mais peu fréquentes du fait que les négociations de contrats se font habituellement par le poste.

10-Notes particulières

- 90 jours travaillés en moyenne.
- 350 \$ de revenu moyen journalier.
- Ces deux sous-postes aimeraient avoir plus d'autonomie et démontrent une ouverture d'esprit face à des assouplissements réglementaires.

Sous-postes de la région 07

Rencontre effectuée le 87-03-31

12 participants

5 sous-postes

1- Structure actuelle des postes et sous-postes

Pour ☐

Contre ☐

Partagé ☐

Commentaire : - Pour la structure des sous-postes uniquement.

- On ne veut pas de poste car celui-ci est perçu comme une ingérence dans les affaires des sous-postes.

2- Courtage

Statu quo ☒

Ouverture ☐

Commentaires : - Afin de maintenir la paix sociale, des taux uniformes et la répartition équitable du travail.

- Tous les VR sont libres d'adhérer aux sous-postes, donc il n'y a pas de monopole du courtage.

3- Clause 75-25

Statu quo ☒

Modification ☐

Suggestion : - Légaliser la clause 75-25 en y ajoutant le transport sous la ligne d'infrastructure.

4- Permis région

Gel

☒

Ouverture

☐5- Transfert de permis

Problème : - Manque d'information.

En effet, le camionneur doit lire tous les journaux du Québec qui sont livrés dans sa région pour être informé.

- Suggestions :
- Que toutes les demandes de transferts apparaissent dans le Bulletin de la CTQ et revoir la procédure de façon à minimiser les délais. Transfert automatique si aucune opposition après échéance à déterminer.
 - Appliquer plus rigoureusement l'article 26 du règlement 3 traitant des transferts.
 - Remettre en application l'article 24 du règlement 3 relatif au rapport d'exploitation. Améliorer la formule (article 24.2) afin de détecter si les permis sont exploités au service du public.

6- Matières transportées☒

Statu quo

☐

Ajouter

☐

Exclure

7- Taux et tarifs

Dans l'ensemble, les taux sont :

- Respectés ☒
- Négociés ☐

Commentaires : - Pour la fixation générale minimum des tarifs par la CTQ uniquement.

- Il ne se fait pas d'accord tarifaire dans la région.
- Le problème des taux coupés provient principalement de la compétition ontarienne.

8- Contrôle des charges et inspection des véhicules

Pour ☒ Contre ☐

Suggestions : - Faire en sorte que le contrôle actuel des charges et des véhicules soit maintenu et appliqué également à tous ceux qui font du transport en vrac (incluant le transport forestier).

- Rendre l'expéditeur partie à l'infraction de surcharge.

9- Relations avec les entrepreneurs

Bonnes ☐ Acceptables ☒ Mauvaises ☐

Commentaires : - Relations difficiles avec les petits entrepreneurs.

- Les membres des sous-postes subissent une forte compétition des camionneurs non-membres ainsi que des camionneurs ontariens.

10- Notes particulières

- 55 jours travaillés en moyenne.
- 450 \$ de revenu moyen journalier.
- Cette région subit beaucoup de transport illégal en forêt. Les camionneurs ontariens exercent également une forte compétition au niveau des taux.

Sous-postes de la région 08

Rencontre effectuée le 87-04-01

17 participants

7 sous-postes dont Chibougamau qui a été rencontré dans la région 02

1- Structure actuelle des postes et sous-postes

Pour ☐ Contre ☐ Partagé ☐

Commentaires : - Pour la structure des sous-postes uniquement.

- On ne veut pas de poste.

2- Courtage

Statu quo ☐ Ouverture ☐

Commentaires : - La réaction première est de dire que le courtage doit demeurer dans les sous-postes. Toutefois, l'ensemble des membres s'entendent pour dire que le règlement doit être repensé en profondeur selon les besoins régionaux.

- Des propositions sur des conditions pour devenir courtier sont à venir.

3- Claude 75-25

Statu quo ☒ Modification ☐

Commentaires : - La clause 75-25 est un acquis, même si elle ne représente que 10 % de l'ensemble du transport.

- On veut conserver cette clause tant et aussi longtemps qu'on aura pas une autre garantie équivalente ou meilleure.

4- Permis région

Gel

☒

Ouverture

☐5- Transfert de permis

Problème : - Manque d'information.

En effet, le camionneur doit lire tous les journaux du Québec qui sont livrés dans sa région pour être informé.

- Suggestions :
- Que toutes les demandes de transferts apparaissent dans le Bulletin de la CTQ et revoir la procédure de façon à minimiser les délais. Transfert automatique si aucune opposition après échéance à déterminer.
 - Appliquer plus rigoureusement l'article 26 du règlement 3 traitant des transferts.
 - Remettre en application l'article 24 du règlement 3 relatif au rapport d'exploitation. Améliorer la formule (article 24.2) afin de détecter si les permis sont exploités au service du public.

6- Matières transportées☐

Statu quo

☒

- Ajouter :
- Concentrés de cuivre et zinc.
 - Engrais et fertilisants en sac.
 - Ferraille.

☒

- Exclure :
- Bois de chauffage et tourbe à gazon.

7- Taux et tarifs

Dans l'ensemble, les taux sont :

- Respectés ☐
- Négociés ☒

Commentaires : - Fixation générale minimum des tarifs par la CTQ.

- Accords tarifaires avec prise d'effet immédiate et sans droit de regard de la CTQ.

8- Contrôle des charges et inspection des véhicules

Pour

☒

Contre

☐

Suggestions : - Faire en sorte que le contrôle actuel des charges et des véhicules soit maintenu et appliqué également à tous ceux qui font du transport en vrac.

- Rendre l'expéditeur partie à l'infraction de surcharge.

9- Relations avec les entrepreneurs

Bonnes

☒

Acceptables

☐

Mauvaises

☐

Commentaire : - L'ouverture d'esprit des membres des sous-postes face à la réglementation favorise les bonnes relations avec les entrepreneurs.

10- Notes particulières

- 70 jours travaillés en moyenne.
- _____ \$ de revenu moyen journalier.
- L'ensemble des membres de la région 08 demandent que leur poste opère exclusivement sur le territoire de la Baie James sans autre lien avec la structure actuelle.
- L'ancien directeur du poste, Yvon Morin, opère présentement un bureau de courtage pour le transport général (Mocam). Il a également une demande de faite au MTQ pour opérer un bureau de courtage sur le territoire de la Baie James.
- La région 08 est celle qui a démontré le plus d'ouverture d'esprit face à l'ensemble du règlement sur le camionnage en vrac. En effet on trouve que le règlement est trop contraignant.

Sous-postes de la région 09

Rencontre effectuée le 87-04-14

7 participants

4 sous-postes

1- Structure actuelle des postes et sous-postes

Pour

☐

Contre

☐

Partagé

☐

Commentaire : - Cette région est contre l'implantation d'un poste et préfère fonctionner par des sous-postes autonomes.

2- Courtage

Statu quo

☒

Ouverture

☐

Commentaires : - Afin de maintenir la paix sociale, des taux de transport uniformes et la répartition équitable du travail.

Suggestion : - Que tous les VR soient abonnés aux sous-postes (formule Rand).

3- Clause 75/25

Statu quo

☒

Modification

☐

Suggestion : - Inclure l'asphalte dans la clause 75/25.

4- Permis région

Gel

☒

Ouverture

☐

5- Transfert de permis

- Problème :
- Manque d'information.
 - En effet, le camionneur doit lire tous les journaux du Québec qui sont livrés dans sa région pour être informé.
- Suggestions :
- Que toutes les demandes de transferts apparaissent dans le Bulletin de la CTQ et revoir la procédure de façon à minimiser les délais. Transfert automatique si aucune opposition après échéance à déterminer.
 - Appliquer plus rigoureusement l'article 26 du règlement 3 traitant des transferts.
 - Remettre en application l'article 24 du règlement 3 relatif au rapport d'exploitation. Améliorer la formule (article 24.2) afin de détecter si les permis sont exploités au service du public.

6- Matières transportées

- ☐ Statu quo
- ☒ Ajouter : Ferraille.
- ☒ Exclure : Tourbe à gazon, bois de chauffage.

7- Taux et tarifs

Dans l'ensemble, les taux sont :

- Respectés ☐
- Négociés ☒

Commentaire : - Fixation générale minimum des tarifs par la CTQ.

Suggestion : - Accords tarifaires avec prise d'effet immédiate et sans droit de regard de la CTQ.

8- Contrôle des charges et inspection des véhiculesPour ☒• Contre ☐

- Suggestions :
- Faire en sorte que le contrôle actuel des charges et des véhicules soit maintenu et appliqué également à tous ceux qui font du transport en vrac.
 - Rendre l'expéditeur partie à l'infraction de surcharge.

9- Relations avec les entrepreneursBonnes ☐Acceptables ☐Mauvaises ☒

- Commentaires :
- Négociation "virile" avec les entrepreneurs locaux.
 - Mauvaises relations avec les entrepreneurs de l'extérieur de la région.

10- Notes particulières

- 66 jours travaillés en moyenne.
- 400 \$ de revenu moyen journalier.
- Des entrepreneurs forestiers sont abonnés aux sous-postes mais leurs journées travaillées ne sont pas comptabilisées.

Poste de la région 10

Rencontre effectuée le 87-03-25

10 participants

1- Structure actuelle des postes et sous-postes

Pour ☒ Contre ☐ Partagé ☐

2- Courtage

Statu quo ☒ Ouverture ☐

Commentaires : - Afin de maintenir la paix sociale, des
taux uniformes et la répartition
équitable du travail.

- Tous les VR sont libres d'adhérer aux
sous-postes, donc il n'y a pas de
monopole du courtage.

- Le poste a des problèmes avec les
illégaux qui n'ont pas de permis de
courtage et qui "coupent" les taux de
transport (ex.: Jomani, Transporbec).

- Le camionneur doit se rapporter au
poste dès qu'il est disponible sinon,
il est considéré comme étant au
travail.

Suggestion : - Légaliser la structure actuelle de
courtage.

3- Clause 75-25

Statu quo ☒ Modification ☐

Commentaires : - La clause 75/25 est un droit acquis.

- Les travaux de voirie du MTQ représentent à peine 10 % des opérations du poste.

Suggestion : - Légaliser la clause 75/25 et la faire appliquer par le poste uniquement.

4- Poste région

Gel

☒

Ouverture

☐

- Suggestions :
- On propose qu'un permis "transit" d'une durée maximale de sept jours soit émis par le poste pour les camionneurs venant d'autres régions (urgence de rendre un service et manque de camion).
 - On propose que l'émission d'un permis spécial soit conditionnel à une lettre d'accueil.

5- Transfert de permis

Aucun commentaire.

6- Matières transportées

☐

Statu quo

☐

Ajouter

☒

Exclure : - Tourbe à gazon, bois de chauffage.

7- Taux et tarifs

Dans l'ensemble, les taux sont :

- Respectés ☐
- Négociés ☒

Commentaire : - Fixation générale minimum des tarifs par la CTQ.

Suggestion : - Accords tarifaires avec prise d'effet immédiate et sans droit de regard de la CTQ.

8- Contrôle des charges et inspectin des véhicules

Pour ☒ Contre ☐

- Suggestions :
- Faire en sorte que le contrôle actuel des charges et des véhicules soit maintenu et appliqué également à tous ceux qui font du transport en vrac.
 - Rendre l'expéditeur partie à l'infraction de surcharge.

9- Relations avec les entrepreneurs

Bonnes ☐ Acceptables ☒ Mauvaises ☐

Commentaire : - Les entrepreneurs de la région 10 n'ont pas tendance à s'acheter des camions car ce n'est pas rentable (à l'exception de Sintra et Désourdy).

10- Notes particulières

- Entre 150 et 200 jours travaillés en moyenne au poste.
- 350 \$ de revenu moyen journalier.
- Le poste de la région 10 a toujours été en difficulté:
 - . Problèmes administratifs;
 - . Problème du transport de la neige avec la ville de Montréal.
 - . Problèmes avec les organismes en compétition avec le poste (Transporbec, Jomani).