

**MÉMOIRE en réponse à la Consultation du MTQ /
Étude économique sur la structure tarifaire du
ministère des Transports du Québec appliquée au
camionnage en vrac soumise pour commentaires
en juin 2020**

Présenté à Monsieur Dave Henry et Monsieur Gilles Poirier, Ministre des Transports
du Québec

Par l'Association Québécoise des Entrepreneurs en Infrastructure (AQEI)

Le 6 juillet 2020

Table des matières

LA PRÉSENTATION DE L'AUTEURE.....	2
LES DÉBUTS DE CE DOSSIER AU SEIN DE L'AQEI	4
L'INVITATION DU MTMDET.....	4
Proposition A.....	5
Proposition B.....	5
LA CONSULTATION DU MTQ / JUIN 2020 / COMMENTAIRES PRÉLIMINAIRES.....	7
LA CONSULTATION DU MTQ / JUIN 2020 / COMMENTAIRES PRINCIPAUX.....	10
Bases de la tarification	11
Prime et réduction pour les allers-retours en charge	14
Prime pour certaines matières transportées.....	15
Particularités régionales.....	16
Indexation.....	17
CONCLUSION 18	

LA PRÉSENTATION DE L'AUTEURE

L'Association Québécoise des Entrepreneurs en Infrastructure (AQEI) est une association provinciale qui représente des entrepreneurs généraux œuvrant dans le domaine du génie civil et de la signalisation.

Leurs donneurs d'ouvrages sont principalement des villes et des municipalités du Québec ainsi que différents organismes gouvernementaux. Outre les entrepreneurs généraux, l'AQEI est également constituée de sous-traitants, de fournisseurs de matériaux, d'équipements et de services.

La mission de l'AQEI : représenter les intérêts communs des membres auprès des instances et des intervenants liés aux infrastructures municipales, tout en les accompagnant dans une industrie en constante évolution.

La vision de l'AQEI : devenir l'association de référence à travers le Québec en travaux d'infrastructure.

Historique

L'AQEI est une association constituée en personne morale en vertu de la Partie III de la Loi sur les compagnies du Québec. Ses premières lettres patentes lui furent délivrées le 24 octobre 1995.

À cette époque, l'association était désignée sous le nom Association Québécoise des Entrepreneurs en Égouts Aqueux (AQEEA). C'est en avril 2008 que les membres de l'association ont adopté, en assemblée générale, le changement de nom pour Association Québécoise des entrepreneurs en Infrastructure (AQEI) qui fut d'ailleurs reçu et déposé par le registraire des entreprises en juin 2008.

Et depuis avril 2015, les entreprises en signalisation de l'ancienne Association en Signalisation de chantiers du Québec (ASCQ) se sont jointes à l'AQEI et forment maintenant le Comité Signalisation.

Objectifs

L'AQEI a notamment pour objectifs de promouvoir et protéger les intérêts de ses membres et de l'industrie de la construction et de la rénovation en infrastructure et en signalisation. Elle promeut la sécurité du public et de ceux qui sont engagés dans les métiers des membres de la corporation.

Elle collabore avec d'autres organismes ayant des objectifs semblables, en tout ou en partie à ceux poursuivis par la corporation. Elle considère la forme des contrats, appels d'offres, spécifications et engagements et représente les intérêts des membres de la corporation à cet égard.

L'AQEI compte maintenant près de **180 membres** répartis aux quatre coins du Québec.

LES DÉBUTS DE CE DOSSIER AU SEIN DE L'AQEI

Encore aujourd'hui, la position de l'AQEI demeure la même dans le dossier du camionnage en vrac.

Le 30 avril 2015, lors de l'assemblée générale annuelle (AGA) de l'AQEI, plusieurs entrepreneurs généraux présents soulevaient des problématiques contractuelles auxquelles ils étaient confrontés dans les contrats des donneurs d'ouvrages, notamment les clauses préférentielles d'embauche en faveur de camionneurs abonnés à des postes de courtage ou « camionneurs artisans ».

Après avoir entendu cet appel criant de ses membres, l'AQEI met en place un sous-comité « Camionnage en vrac », le tout sous la gouverne du Comité Génie Civil (CGC) de l'AQEI. La mission de ce sous-comité est notamment de sensibiliser les donneurs d'ouvrages aux désavantages d'utiliser ces clauses préférentielles.

Les démarches de ce sous-comité sont orientées tant au niveau des projets du MTQ que des différents donneurs d'ouvrages publics (villes, municipalités...) au Québec.

L'INVITATION DU MTMDET

Le 20 septembre 2016, l'AQEI produit au MTMDET, alors ainsi désigné, le *Mémoire en lien avec l'encadrement législatif de l'industrie des services de camionnage en vrac* ainsi que l'Annexe A intitulée *Étude d'impact économique des clauses contractuelles du transport en vrac*. Dans ce mémoire, l'AQEI énonce deux propositions.

Ces propositions, bien que soumises en 2016, sont encore d'actualité en 2020.

Proposition A

Déréglementer totalement le transport en vrac.

Proposition B

a) Au niveau du MTQ, l'AQEI propose de :

- ❖ Renégocier les taux de transport fixés dans le recueil en faisant prévaloir la concurrence pour la fixation des prix ;
- ❖ Recadrer clairement le principe voulant que le régime de préférence d'embauche ne doit bénéficier qu'aux transporteurs locaux quand il n'est pas applicable (lorsque les transporteurs locaux ne sont pas disponibles pour effectuer les mouvements de transport) ;
- ❖ Rétablir l'équilibre des pouvoirs de négociation entre l'entrepreneur et les sous-postes de camionnage en vrac afin de permettre une négociation équitable ;
- ❖ Imposer le respect des ententes monétaires et des autres ententes convenues entre les entrepreneurs et les associations de camionnage artisan ;
- ❖ Limiter les interventions du MTQ dans la relation contractuelle entre les entrepreneurs et les sous-traitants ;
- ❖ Rendre les clauses d'ajustement du prix du carburant accessibles à tous les équipements de l'entrepreneur ; et
- ❖ Mettre en place un système permettant la concurrence entre les associations de camionneurs artisans et d'autres entreprises de courtage en camionnage.

b) Au niveau des villes et des municipalités, l'AQEI propose de :

- ❖ Éliminer toutes les références au recueil du MTQ pour la fixation des taux de transport pour laisser place à la négociation des tarifs en fonction de ceux pratiqués sur le marché non-réglementé ;
- ❖ Inciter le MAMH à retirer les clauses préférentielles des Programmes d'Infrastructures Québec-Municipalités (ci-après « PIQM ») ou tout autre programme.

En complément à son mémoire, l'AQEI avait également produit le 20 septembre 2016 l'*Étude d'impact économique des clauses contractuelles du transport en vrac* réalisée par Raymond Chabot Grant Thornton (Annexe A), dont l'image ci-dessous résume clairement les économies que le gouvernement pourrait réaliser annuellement.

Économies potentielles de 38,8 M\$ (coûts directs)

Calcul

Économies potentielles liées au retrait des clauses préférentielles dans les contrats publics =

$$\begin{array}{cccccc}
 \begin{array}{l} \text{Dépenses de} \\ \text{construction} \\ \text{(travaux de génie)} \end{array} & & \begin{array}{l} \% \text{ contrats} \\ \text{publics} \end{array} & & \begin{array}{l} \% \text{ transport} \\ \text{en vrac} \end{array} & & \begin{array}{l} \% \text{ de clauses} \\ \text{préférentielles} \end{array} & & \begin{array}{l} \% \\ \text{d'économies} \end{array} \\
 \mathbf{A} & \times & \mathbf{B} & \times & \mathbf{C} & \times & \mathbf{D} & \times & \mathbf{E} \\
 13\,540 \text{ M\$} & \times & 32,96 \% & \times & 11,19 \% & \times & 46,12 \% & \times & 16,85 \% \\
 & & & & & & \mathbf{38,8 \text{ M\$}} & & \\
 & & & & & & \text{(coûts directs)} & &
 \end{array}$$

ATTENTION

Les économies potentielles liées aux coûts indirects sont donc exclues de la présente étude et pourraient représenter des sommes importantes pour les donneurs d'ouvrage.

Image tirée de l'Étude d'impact économique des clauses contractuelles du transport en vrac, Raymond Chabot Grant Thornton, 6 septembre 2016

LA CONSULTATION DU MTQ / JUIN 2020 / COMMENTAIRES PRÉLIMINAIRES

Avant de soumettre leurs commentaires sur l'étude économique préparée par *Raymond Chabot Grant Thornton (RCGT)* en juin 2020, les membres de l'AQEI souhaitent adresser les questionnements suivants qui ont été énoncés lors de la présentation du 30 juin 2020, présentation à laquelle ont assisté messieurs Dave Henry et Gilles Poirier du MTQ.

Ci-dessous, en rafale, les questions et les commentaires qui ont été formulés par les membres de l'AQEI, et pour lesquels de réponses et/ou des précisions seraient appréciées. (Q = question, C = commentaire, S = suggestion)

Q : Le coût de revient intègre-t-il :

- **Un nombre d'heures d'utilisation annuelle différent selon le type de camion ?**
- **Une variable selon si l'entretien se fait à l'interne ou à l'externe ?**

Les membres auraient aimé que l'étude distingue les entreprises de camionnage des entrepreneurs en construction ayant une flotte de camions car il s'agit de réalités professionnelles, structurelles et économiques « difficilement comparables ».

C : Plusieurs chiffres de l'étude ne semblent pas refléter la réalité du marché.

- Les coûts indirects de 15% semblent trop élevés. Les coûts d'entretien peuvent varier s'ils sont faits à l'interne ou s'ils sont toujours réalisés à l'externe, dans des garages spécialisés ;
- Les coûts d'entretien semblent sous-estimés. En effet, les entrepreneurs généraux réalisent très fréquemment plusieurs travaux d'entretiens préventifs ;
- Le coût d'un camion dans la région de Montréal semble moins cher que dans la réalité.

S : Nous suggérons d'intégrer un nombre d'heures d'utilisation différent par type de camion, plutôt que par région.

La réalité des entrepreneurs ne semble pas bien prise en compte dans l'étude et nous suggérons ainsi de distinguer leurs réponses de celles des artisans camionneurs.

De même, nous tenons à préciser que la réalité économique est différente en fonction de la taille des entreprises (un seul camion ou une flotte de camions).

Q : D'un point de vue statistique, est-ce que l'échantillon de répondants permet d'avoir un portrait représentatif de l'ensemble de la flotte québécoise de camions ?

RCGT : Cet échantillonnage ne rencontre pas les critères statistiques.

Q : Concernant la détermination du tarif horaire, comment ont été déterminées les trente minutes retenues à titre de durée de chargement, et la pondération en fonction de la longueur des trajets ?

Concernant cette dernière, nous nous étonnons du fait que des trajets de plus de 320 kilomètres aient été retenus dans les calculs du territoire de Montréal.

Q : Est-ce que cette pondération a été intégrée au tarif par kilomètre et comment a-t-elle été intégrée ?

Q : Est-ce que la proposition de tarif au kilomètre est une proposition de RCGT qui aura pour vocation de remplacer le tarif à la tonne/kilomètre ?

Le tarif à la tonne/kilomètre permettait une certaine assurance de performance qui se retrouve plus dans cette proposition de tarif.

C : Les membres AQEI se questionnent également à savoir s'il est bon que la « charge utile » ne soit plus considérée comme une variable dans les calculs.

Pour eux, il s'agit d'une notion très importante.

C : Les membres craignent que la complexité d'application du futur recueil des tarifs entraîne une complexité et/ou une disparité dans les relations avec les municipalités qui, elles, ont tendance à s'aligner sur ce qui est mis de l'avant par le MTQ.

L'AQEI apprécie :

- ❖ Que certains éléments aient été retenus dans l'étude, telles que l'urée ou les distances depuis Montréal ; et
- ❖ Que les tarifs soient applicables pour les différents types d'équipement.

L'AQEI demande que le MTQ transmette un échéancier quant à l'entrée en vigueur de la nouvelle grille tarifaire.

Impacts du système d'encadrement actuel

En raison de leur imbrication avec le système d'encadrement, les propositions de modifications du recueil tarifaire ne sauraient être pensées et commentées sans une réflexion globale des incidences de l'obligation de recourir aux sous-postes pour les services de camionnage en vrac.

Des réserves sont donc émises sur l'imposition d'une structure tarifaire et d'une réglementation du marché car ces dernières :

- Impactent à la baisse le niveau de performance des transports de vrac (efficacité, réduction des GES...). Le système actuel, ou monopole, n'incite pas les fournisseurs de services à s'améliorer, à optimiser leurs processus ou à être performants ;
- N'incitent pas les camionneurs artisans à repenser leur façon de faire, à optimiser leurs coûts de revient ;
- Contraignent les entrepreneurs, bien qu'ils soient les entrepreneurs généraux du contrat signé avec le MTQ, à intégrer des paramètres ne répondant pas forcément à leurs besoins ou à leurs méthodes de travail ;
- Créent un déséquilibre dans la relation commerciale entre les entrepreneurs généraux et les camionneurs en vrac, reflétant ainsi des réalités économiques et des pratiques différentes.

Afin de disposer de plus de flexibilité et de pouvoir mettre en concurrence pour un meilleur service au meilleur coût, les membres demandent un alignement du service de camionnage en vrac avec les marchés privés déréglementés.

LA CONSULTATION DU MTQ / JUIN 2020 / COMMENTAIRES PRINCIPAUX

Résumés en cinq grands paramètres, les membres de l'AQEI commenteront ci-dessous les propositions apportées par RCGT.

Sommaire des modifications apportées

Paramètres de la structure	Structure tarifaire selon le recueil 2018	Structure tarifaire proposée
Bases de la tarification	<ul style="list-style-type: none"> Tarif horaire Tarif à la tonne-km 	<ul style="list-style-type: none"> Tarif horaire Tarif sur une base kilométrique en plus d'une rémunération fixe par voyage Abolition du tarif à la tonne-km
Prime et réduction pour les allers-retours en charge	<ul style="list-style-type: none"> Tarif horaire : +20 % Tarif à la tonne-km : -50 % 	<ul style="list-style-type: none"> Tarif horaire : +7 % Tarif à la tonne-km : -46 %
Primes pour certaines matières transportées	<ul style="list-style-type: none"> Pierre (gros calibre) : +15 % Enrobé : +10 % Glace et neige : environ 5 % selon le type de camion Sel et calcium : environ 3 % 	<ul style="list-style-type: none"> Pierre (gros calibre) : +11 % Enrobé : +11 % Glace et neige : +4 % Sel et calcium : aucune
Particularités régionales	<ul style="list-style-type: none"> Pour les déplacements de la région de Montréal vers celle de la Montérégie, Laurentides ou Lanaudière : lorsque le tarif applicable est la tonne-km, la rémunération est accordée en fonction du prorata du kilométrage entre les deux régions; 	<ul style="list-style-type: none"> Le tarif sur une base kilométrique de chaque région est applicable proportionnellement pour chaque kilomètre réalisé dans cette région. Ainsi, si un camionneur traverse trois régions dans un même voyage, trois tarifs distincts seront utilisés pour le calcul de la rémunération en fonction des kilomètres parcourus dans chaque d'entre elles;
	<ul style="list-style-type: none"> Bonification de la tarification pour la région de la Côte-Nord. 	<ul style="list-style-type: none"> Éliminer cet article ou effectuer une analyse supplémentaire pour définir les nouveaux critères d'admissibilité à la bonification.
Indexation	<ul style="list-style-type: none"> Indexation réalisée uniquement sur la part attribuable au carburant. 	<ul style="list-style-type: none"> En plus de l'indexation sur la part attribuable au carburant qui reste inchangée, la part attribuable à la rémunération est indexée de manière distincte.

Bases de la tarification

Paramètres de la structure	Structure tarifaire selon le recueil 2018	Structure tarifaire proposée
Bases de la tarification	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Tarif horaire ▪ Tarif à la tonne-km 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Tarif horaire ▪ Tarif sur une base kilométrique en plus d'une rémunération fixe par voyage ▪ Abolition du tarif à la tonne-km

Les bases de la tarification telles que proposées diffèrent nettement de celles du marché privé, ce qui pourrait complexifier l'applicabilité de la nouvelle tarification, constatent les membres.

Ils pressentent que le secteur privé ne s'adaptera pas au nouveau système de tarification proposé ci-haut et préférera maintenir une logique de flexibilité, et ce, afin de s'adapter à la réalité propre de chaque projet. Au-delà de la flexibilité, le privé a également compris les économies à réaliser.

Les membres soulignent la rareté du système de tarification à l'heure dans le privé, où la tarification à la tonne ou au voyage est généralement appliquée.

Aux notions de tarif horaire et de tarif kilométrique, nous préférons la notion du nombre de voyages par jour concomitante à la notion de capacité en charge, comme cela se fait dans le privé.

Nous croyons que le tarif kilométrique ne permet pas d'optimiser le transport puisque la charge transportée n'est pas prise en compte. Un transporteur pourrait arriver au chantier avec un voyage très peu rempli et recevrait le même montant que celui qui était à pleine capacité.

Quant à la méthode à choisir, elle ne devrait pas prévoir une tarification du temps d'attente en fonction du type de matériaux transporté, ce qui nous paraît totalement absurde. Il est illusoire de croire que le temps d'attente est différent en fonction de la matière transportée. Le camion attend, un point c'est tout.

Certains membres croient que le tarif kilométrique déterminé en fonction du type de camion complexifiera l'établissement des coûts par les entrepreneurs généraux au moment de préparer et soumettre leur soumission puisqu'ils n'auront aucun contrôle sur le type de camion qui leur sera attribué par les sous-postes.

À ce propos, si le MTQ retient cette proposition, l'AQEI demande que, en contrepartie, les sous-postes soient obligés de fournir les types de camion demandés.

Il faudrait également modifier les dispositions pour permettre à l'entrepreneur de choisir le tarif tonne-kilomètre ou horaire. Actuellement, les entrepreneurs sont confrontés, lorsqu'il y a des billets de pesées, à prendre le tarif à la tonne, sauf pour les 10km et moins pour les enrobés.

Il est important pour les membres de souligner qu'il y a « la façon de fixer les prix dans le recueil » et « le fonctionnement du système » qui ne sont pas toujours compatibles.

Un membre soulève que « le transport en double » est plus fréquent dans les contrats privés.

La différenciation tarifaire en fonction du type de camion reçoit un accueil positif.

Concernant le tarif au kilomètre, nous souhaitons rappeler l'importance d'intégrer la notion de « charge utile » car un voyage moins chargé revient plus cher, mais aussi car celle-ci aide au maintien de la performance.

Nous nous inquiétons d'une éventuelle complexification due à la suppression des tarifs à la tonne/kilomètre car les entrepreneurs sont, eux, souvent rémunérés à la tonne quand ils travaillent pour le ministère. Nous voudrions ainsi mesurer les incidences de cette suppression sur leur rémunération.

Par ailleurs, la question de la structure tarifaire est l'occasion de rappeler les limites et impacts du fonctionnement de l'encadrement. Les membres soulignent la différence de réalité économique entre les entrepreneurs généraux, soumis à la concurrence, et les artisans camionneurs bénéficiant d'un quasi-monopole. Nous demandons au MTQ de ne pas s'arrêter aux tarifs, et d'intégrer les besoins et réalités économiques des entrepreneurs généraux dans sa réflexion.

Le système d'encadrement actuel fragilise les entrepreneurs généraux puisque certains artisans camionneurs en vrac ne répondent pas aux besoins de performance et de qualité. Les membres voudraient donc que la nouvelle structure tarifaire permette de rééquilibrer le pouvoir entre l'artisan camionneur et l'entrepreneur général, garant de la qualité, pour lui permettre d'avoir le niveau de service escompté.

Pour parvenir à ce nouvel équilibre, nous suggérons un alignement de la structure tarifaire avec ce qui est pratiqué dans le privé pour permettre aux entrepreneurs généraux de mieux respecter leurs engagements en tant que soumissionnaires.

A minima, nous proposons que le système d'encadrement introduise des mécanismes permettant de se défaire d'un camionneur en vrac n'apportant pas satisfaction en termes de qualité et de performance.

Enfin, les membres informent que l'encadrement contribue, occasionnellement, à un renchérissement de certaines prestations de camionnage pour le ministère.

Prime et réduction pour les allers-retours en charge

Paramètres de la structure	Structure tarifaire selon le recueil 2018	Structure tarifaire proposée
Prime et réduction pour les allers-retours en charge	<ul style="list-style-type: none">▪ Tarif horaire : +20 %▪ Tarif à la tonne-km : -50 %	<ul style="list-style-type: none">▪ Tarif horaire : +7 %▪ Tarif à la tonne-km : -46 %

L'AQEI souligne que ces chiffres se rapprochent de ce qu'elle constate dans le privé.

Prime pour certaines matières transportées

Paramètres de la structure	Structure tarifaire selon le recueil 2018	Structure tarifaire proposée
Primes pour certaines matières transportées	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Pierre (gros calibre) : +15 % ▪ Enrobé : +10 % ▪ Glace et neige : environ 5 % selon le type de camion ▪ Sel et calcium : environ 3 % 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Pierre (gros calibre) : +11 % ▪ Enrobé : +11 % ▪ Glace et neige : +4 % ▪ Sel et calcium : aucune

Les primes proposées dans ce cadre « apparaissent réalistes » pour les membres de l'AQEI.

Particularités régionales

Paramètres de la structure	Structure tarifaire selon le recueil 2018	Structure tarifaire proposée
Particularités régionales	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Pour les déplacements de la région de Montréal vers celle de la Montérégie, Laurentides ou Lanaudière : lorsque le tarif applicable est la tonne-km, la rémunération est accordée en fonction du prorata du kilométrage entre les deux régions; 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Le tarif sur une base kilométrique de chaque région est applicable proportionnellement pour chaque kilomètre réalisé dans cette région. Ainsi, si un camionneur traverse trois régions dans un même voyage, trois tarifs distincts seront utilisés pour le calcul de la rémunération en fonction des kilomètres parcourus dans chaque d'entre elles;
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bonification de la tarification pour la région de la Côte-Nord. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Éliminer cet article ou effectuer une analyse supplémentaire pour définir les nouveaux critères d'admissibilité à la bonification.

Le projet de tarification apparaît compliqué à appliquer. Il risque d'amplifier les divergences et les erreurs d'interprétation, notamment pour la facturation des transports transrégionaux.

En effet, l'AQEI craint que les particularités régionales entraînent une complexification de la facturation et du contrôle de celle-ci, alors même que les erreurs sont déjà fréquentes notamment quand ce sont les artisans qui facturent, et non les sous-postes.

Pour cette raison, la question de la simplification, voire de l'abrogation, du critère régional et du recueil est soulevée.

A minima, nous estimons qu'il faudrait une harmonisation des mécanismes de facturation au niveau des sous-postes.

De plus, nous nous étonnons de la disparité des chiffres de l'étude entre la « région 1 : Montréal et Laval » et la « région 2 : périphérie de la Métropole ». Les chiffres de l'étude apparaissent sous-estimés pour la première région et trop élevés pour la deuxième. Nous recommandons de fusionner les deux régions qui constituent un bassin commun aux nombreuses interactions et de faire la moyenne de leurs coûts.

Les membres de l'AQEI rappellent qu'ils se voient régulièrement déléguer des camions provenant de sous-postes voisins, ou même d'une autre région administrative, ce qui rend la variable des particularités régionales encore moins pertinente.

Indexation

Paramètres de la structure	Structure tarifaire selon le recueil 2018	Structure tarifaire proposée
Indexation	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Indexation réalisée uniquement sur la part attribuable au carburant. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ En plus de l'indexation sur la part attribuable au carburant qui reste inchangée, la part attribuable à la rémunération est indexée de manière distincte.

Nous nous interrogeons sur le fonctionnement et la fréquence de ce critère. Nous craignons d'éventuelles disparités régionales. Nous voulons que les paramètres d'indexation soient clairs, communs à tous et faciles à appliquer.

Pour les membres, cette indexation devrait pouvoir s'intégrer facilement dans les soumissions, au regard de son caractère annuel.

CONCLUSION

L'AQEI espère que les questions, commentaires, suggestions et recommandations contenus dans le présent mémoire seront entendus par le MTQ et que les doléances exprimées se traduiront par une action concrète du gouvernement, le tout favorable au rétablissement d'un cadre concurrentiel dans l'industrie du camionnage en vrac.

L'AQEI tient à sensibiliser le MTQ à tous les problèmes qu'engendre un changement de tarification en pleine période des travaux (comme en juin 2020). La problématique découle du fait que le recueil du MTQ est également utilisé par plusieurs villes et municipalités qui elles, ne font souvent référence qu'aux taux, sans pour autant inclure les clauses d'indexation / ajustements. Cela génère des écarts importants par rapport aux prix soumissionnés qui eux, ne seront pas compensés.

L'AQEI maintient toujours son intérêt à participer aux travaux de la Table du Ministre sur le camionnage en vrac.

Vous remerciant de votre intérêt au présent mémoire, nous vous prions d'agréer messieurs Henry et Poirier, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

Caroline Amireault, avocate

Directrice générale, Association québécoise des entrepreneurs en infrastructure