

Q

A11 D6

A29/c4

Ex. A

(d'après)

**RAPPORT
DU
COMITÉ D'ÉTUDE
DE LA CÉDULE DES JUSTES SALAIRES
AU SUJET DES TAUX DE TRANSPORT**

Argente

1968



RAPPORT
DU
COMITE D'ETUDE

"DE LA CEDULE DES JUSTES SALAIRES AU SUJET DES TAUX DE TRANSPORT"

Comité institué par l'arrêté en conseil numéro 1643 du 25 août 1965,
en vertu des dispositions du chapitre 9, S.R.Q. 1941, devenu le cha-
pitre 11 à la refonte de 1964. La page suivante reproduit l'arrêté
numéro 1643.



ARRETE EN CONSEIL
CHAMBRE DU CONSEIL EXECUTIF

Numéro 1643

Québec, le 25 août 1965.

PRESENT:

Le lieutenant-gouverneur en conseil

CONCERNANT un comité d'étude de la
cédule des justes salaires au sujet des
taux de transport

.

IL EST ORDONNE, sur la proposition du Premier
ministre:

QUE, sous l'autorité de la Loi des commissions
d'enquêtes (S.R.Q., 1941, c.9), un comité d'étude soit formé pour
étudier la cédule des justes salaires en ce qui concerne les taux
de transport;

QUE ce comité soit composé de monsieur René
Lippé, de Montréal, juge de district, qui agira comme président,
et de messieurs G.-E. Legault, ingénieur, du ministère de la
Voirie, et Jacques Parizeau, économiste, de Montréal;

QUE ce comité soit chargé de faire rapport de ses
recommandations avant le 31 décembre 1965;

QUE monsieur Léopold Jasmin, diplômé en rela-
tions industrielles, de Québec, conciliateur au ministère du
Travail, soit chargé d'agir comme secrétaire de ce comité.

LE GREFFIER DU CONSEIL EXECUTIF

Jacques Prémont

Dès les premiers jours qui suivirent leur nomination, les membres du Comité entrèrent en communication et commencèrent à accumuler et à échanger des renseignements.

Le 15 septembre 1965, une première séance fut tenue à Québec, au cours de laquelle le Comité entendit des fonctionnaires reliés à l'application de la cédule des justes salaires et décida de publier des avis dans les journaux pour inviter les associations ou les personnes intéressées à manifester leur intention de se faire entendre ou de soumettre des mémoires.

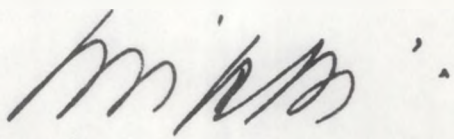
Plus de vingt séances d'enquête ont été tenues, complétées par un travail considérable de recherches et d'études personnelles de la part des membres du Comité. Après convocation de séances publiques à Montréal, Québec et Trois-Rivières, il est apparu que les grandes séances publiques risquaient surtout de représenter une perte de temps pour le Comité et pour ceux qui venaient exposer leurs problèmes. Cette formule a donc été délaissée pour convoquer plutôt les intéressés, par petits groupes, à des rencontres de caractère plus privé, où ces derniers pouvaient s'exprimer plus librement et de façon plus ordonnée et plus méthodique.

Le Comité a reçu huit mémoires dont on trouvera la liste en annexe. Les groupements ou les personnes qui en ont manifesté l'intention ont eu l'occasion de soumettre leur mémoire en séance et d'en discuter avec le Comité.

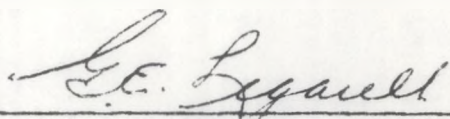
Le mandat initial prévoyait la remise du rapport au 31 décembre 1965. Mais, à la mi-décembre, le Comité n'avait pas encore reçu certains des mémoires qu'on devait lui faire parvenir,

ce qui entraîna une première prolongation du délai. Par la suite, les autres occupations des membres du Comité, la nécessité d'approfondir certains aspects du problème des camions à bascule, ainsi que l'apparition de problèmes nouveaux au niveau des comtés, rendirent d'autres délais nécessaires.

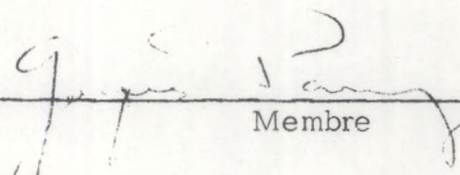
Les pages qui suivent résument dans un premier chapitre les observations du Comité et, dans un second chapitre, les recommandations qu'il croit devoir formuler.



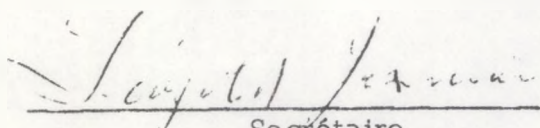
Président



Membre



Membre



Secrétaire

Québec, novembre 1966.

CHAPITRE I

ETAT DE LA QUESTION

- 1.- Introduction
- 2.- Principales caractéristiques du marché
- 3.- Revenu du camionneur
- 4.- Contrôles du gouvernement
- 5.- Associations de camionneurs

CHAPITRE I

ETAT DE LA QUESTION

1. INTRODUCTION

L'agitation qui s'est manifestée depuis quelque temps chez les propriétaires de camions à bascule est basée sur plusieurs revendications différentes.

En premier lieu, il est clair que le nombre des camions qui sont disponibles pour des travaux de voirie dans la province de Québec est beaucoup trop considérable. Il n'est pas possible de déterminer avec précision combien de ces camions existent. En effet, un très grand nombre de cultivateurs et de camionneurs qui, en d'autres saisons, travaillent, par exemple, dans la forêt, se présentent l'été pour les travaux de voirie. Moyennant des transformations peu coûteuses apportées à leurs camions (changement ou adaptation de la boîte), ils peuvent se présenter sur le marché du travail pendant quelques mois.

En dépit des protections accordées aux camionneurs locaux, par le ministère de la voirie, les entrepreneurs de travaux publics ont tendance à embaucher les camionneurs qui sont disponibles au moindre coût. Cette "invasion" de camionneurs saisonniers ou extérieurs aux comtés où les travaux se font, a provoqué des troubles parfois aigus, le blocage des routes, un climat de violence et des interventions nombreuses de la Sûreté provinciale.

En second lieu, en dépit de la cédule des justes salaires qui régit la rémunération minimum qui doit être ac-

cordée aux camionneurs artisans, des offres beaucoup trop nombreuses de travail ont eu tendance à provoquer un véritable marché noir à la baisse, c'est-à-dire que les compagnies de transport et les entrepreneurs ont souvent payé, en fait, beaucoup moins que les taux de la cédule. En outre, ils ont pu tourner les dispositions de la cédule, en forçant les camionneurs artisans à cesser de l'être. En effet, en vertu de la réglementation existante, un camionneur est un artisan à condition qu'il ne possède qu'un seul camion et qu'il soit habituellement le seul à le conduire. Il suffit donc qu'un entrepreneur exige, au moment de la signature du contrat, que, par exemple, le camion soit utilisé 24 heures par jour, pour que son propriétaire soit forcé d'embaucher un conducteur pour la nuit. En vertu de la réglementation existante, le propriétaire du camion cesse donc d'être artisan et devient patron. Il n'est alors plus protégé par la cédule. De la même façon, la compagnie peut exiger du camionneur artisan qu'il accepte un travail qu'il est manifestement incapable de remplir avec un seul camion. Il devra alors s'entendre avec un certain nombre de collègues ou d'amis et répartir le travail entre eux. Il devient sous-contracteur, et solidaire des soumissions présentées par la compagnie. On reviendra longuement, plus loin dans ce rapport, sur de telles pratiques et sur bien d'autres qui relèvent du même esprit. Il suffit de signaler, au point où nous en sommes, que sur la base des problèmes réels provoqués par des faits analogues à ceux que l'on vient de signaler, les camionneurs artisans ont présenté au gouvernement, le 14 septembre 1965, les demandes suivantes:

1. Faire payer l'artisan camionneur directement par le gouvernement dans les contrats relevant de sa juridiction.

2. Faire retenir l'argent dû aux entrepreneurs dans les contrats depuis août 1964; faire vérifier si les camionneurs ont été bien payés, sinon les faire rembourser.

3. Que le prix de 20 cents et 5 cents pour le transport par l'artisan camionneur soit inclus dans tous les futurs contrats et que, pour les travaux non encore terminés, le prix soit rétroactif au premier août 1964.

4. Que la clause de 90% et 10% soit incluse dans chaque contrat, remplaçant celle de 75% et 25%.

5. Que seulement les camions enregistrés à une certaine date soient autorisés à être mis au service du gouvernement.

6. Prendre les mesures nécessaires pour faire stabiliser le prix du transport du bois brut.

7. Prendre les mesures pour faire cesser le patronage.

8. Faire respecter la loi régissant la pesanteur.

Les clauses 3 et 4 des demandes qui précèdent s'expliquent de la façon suivante. Les prix de 20 cents par tonne-mille pour le premier mille et de 5 cents pour chaque mille additionnel, sont applicables au transport dans la zone 11 depuis le premier juin 1960. L'entrepreneur peut cependant aussi payer un taux horaire, en vertu de la même cédule.⁽¹⁾

(1) Pour la cédule, voir annexe D, pages 78 et s.

La clause dite 75-25, implique que dans certains contrats, on donnera une préférence aux camions locaux, à raison de 75% des besoins. Les camionneurs demandent que la préférence soit portée à 90%.

2. PRINCIPALES CARACTERISTIQUES DU MARCHE

Le marché du camionnage pour le transport du sable, du gravier et de la pierre, est dominé par les contrats du ministère de la Voirie. Les travaux de ce ministère varient forcément d'une région à une autre. Dans un comté où on aurait décidé de construire un tronçon d'autoroute, l'activité sera très élevée pendant un an ou deux, puis reviendra à son niveau antérieur. Normalement, on aurait pu s'attendre à ce que, en raison de cet appel de contrat, les camions viennent s'embaucher dans ce comté, en provenance de tous les comtés environnants. En pratique, cela ne se passe jamais ainsi. Le ministère de la Voirie accepte de réserver aux camions du comté à peu près les trois quarts du marché, ou plus exactement on acceptera que du nombre total de camions nécessaires, les trois quarts viennent de résidents du comté. Cette préférence ne s'applique pas seulement aux artisans, elle s'étend aussi aux entrepreneurs de la région. Le quart restant se partage entre les artisans des régions avoisinantes ou, le plus souvent, les camions appartenant aux entrepreneurs de travaux publics.

Ce fonctionnement du marché implique que lorsque de grands travaux sont annoncés dans une région, un grand nombre d'individus résidant dans cette région s'achètent des camions soit avec leurs économies, soit le plus souvent grâce à un système de paiement à tempérament et à des taux d'intérêts élevés. Lorsque, dans la même région, les travaux de voirie sont à peu près terminés et que les contrats apparaissent dans le comté

suivant où la route se prolonge, un excédent considérable de camions demeurent dans le premier comté pendant que le second est en train de s'équiper.

Deux phénomènes découlent d'une telle organisation du marché. Au bout de quelques années, l'excédent de camions atteint de prodigieuses proportions. En second lieu, un nombre croissant de camionneurs est amené à travailler à peu près à n'importe quel prix, à condition que ce prix lui permette au moins de payer la compagnie de finances.

Ainsi qu'on l'a mentionné plus haut, le surplus de camions est encore aggravé par l'entrée périodique de cultivateurs sur ce marché.

Dans de telles conditions, il n'y a guère de raison de s'étonner que la cédule des justes salaires ne soit pas toujours respectée et que les revenus nets des camionneurs soient largement inférieurs à ce que l'on pourrait déduire des réglementations existantes. Non seulement le camionneur travaille-t-il souvent à des prix très bas, mais, entre l'entrepreneur des travaux publics et lui, prolifèrent un grand nombre de sous-contracteurs qui bien au fait de la situation, obtiennent des contrats de transport à des prix inférieurs à ceux de la cédule et arrivent malgré tout à faire des profits appréciables.

Face à une telle situation, on pourrait s'attendre à ce qu'une fois les camions payés, beaucoup de camionneurs artisans se retirent purement et simplement

du marché et changent d'emploi. La réalité n'est pas aussi simple. Le régime de vie des camionneurs présente, pour bien des individus, des avantages qui ne sont pas négligeables: irrégularité du travail, possibilités de définir soi-même son horaire, liberté à l'égard d'employeurs permanents, etc. Il faut encore ajouter à ces éléments, d'ordre purement émotionnel, l'aiguillon additionnel d'être, dans les régions rurales, propriétaires d'une pièce d'outillage impressionnante. On peut peut-être considérer ces éléments comme étant irrationnels. Notre enquête nous a révélé cependant qu'ils étaient importants.

Enfin, le marché du camionnage est caractérisé par une menace continuelle de substitution qui provient des entrepreneurs de travaux publics et des grandes compagnies de transport. Ces sociétés sont soumises, elles aussi, à la cédule des justes salaires qui prend cependant, dans leur cas, la forme d'une simple obligation de payer un salaire horaire minimum à leurs conducteurs de camions. Dans la mesure où ces sociétés, grâce à un équipement de très grande capacité, peuvent réduire leur soumission au ministère de la Voirie, elles sont incitées à se débarrasser du plus grand nombre possible de camionneurs artisans chaque fois que le coût du transport des camionneurs artisans tend à être plus élevé que le coût du transport par les camions de la compagnie.

Seules les surenchères à la baisse des petits propriétaires de camions et la restriction quant à l'emploi des camions locaux empêchent que cette menace de substitution puisse s'exercer pleinement.

3. REVENU DU CAMIONNEUR

A partir de ce qui a été décrit aux paragraphes précédents, on peut constater assez clairement que le revenu du camionneur est souvent trop bas. D'une part, les taux de la cédule ne sont pas respectés, ainsi qu'on l'a vu, et d'autre part, le nombre des camionneurs est beaucoup trop considérable dans un grand nombre de comtés, pour le travail qu'il y a à faire.

Entrepreneurs et camionneurs se sont adaptés à de pareilles conditions et graduellement des pratiques se sont instaurées, qui permettent soit de profiter davantage d'un marché encombré, soit de se défendre contre lui. Comme c'est le cas chaque fois que l'application du système donne lieu à l'apparition de conditions déraisonnables, toute une série de comportements sont apparus qui peuvent être considérés ou bien comme des violations des conditions du contrat ou bien comme des violations de la loi elle-même.

C'est ainsi que certains camionneurs, dans le but de suppléer à l'insuffisance des taux de transport, font des pressions sur les préposés aux balances pour faire majorer leurs factures. En fait, le Comité a constaté un certain nombre de fraudes pures et simples sur les factures. Ou bien encore, les factures remises aux camionneurs sont incomplètes et ceux-ci sont incapables de déterminer les conditions réelles du travail qu'ils ont fait, ou des retenues sont gardées par l'employeur sur le montant des factures.

En plus, au moment du contrat, on fait fréquemment accepter par le camionneur une rémunération

basée sur la verge-cube solide de terrain, alors qu'une verge-cube solide représente normalement 1.2 à 1.35 verge-cube déplacée. Les camionneurs artisans ne sont pas toujours à même de faire la différence entre ces deux formes de contrat et, même lorsque la cédule des justes salaires est apparemment respectée, le camionneur reçoit de 20 à 30% de moins que ce à quoi il a droit.

En somme, tout un système d'exploitation s'est développé. Tous les employeurs n'ont pas recours à de telles pratiques. Le Comité n'en est pas moins persuadé que des conditions intolérables sont assez fréquentes pour devoir être dénoncées et rectifiées.

Quoi qu'il en soit, les camionneurs ont systématiquement compensé les conditions de travail auxquelles ils étaient soumis en augmentant considérablement la charge de leur camion. Dans ce sens, la réglementation existante quant aux charges par essieu pour les camions qui circulent sur les routes du Québec est devenue une agréable plaisanterie. La loi est violée tous les jours non pas seulement par les camionneurs artisans mais, semble-t-il, par à peu près toutes les entreprises de transport y compris celles qui travaillent pour le ministère de la Voirie. Dans le cas de l'artisan camionneur, en particulier, la surcharge est un moyen très efficace de compenser les bas prix par tonne-mille ou par verge-cube auxquels il est souvent astreint. Bien que pour des raisons évidentes, le Comité n'ait pas pu déterminer la mesure exacte du dépassement des charges, il semble clair que des dépassements de l'ordre de 30, 35 et même 50% par rapport

à ce que la loi permet sont non seulement fréquents mais coutumiers.

Cette pratique présente des avantages pour chacun des camionneurs pris isolément ou pour chacune des compagnies de transport, mais elle contribue à rendre plus anormal encore le marché. En effet, on se trouve ainsi à réduire davantage le nombre des camions qui sont nécessaires pour les travaux de voirie et donc, à accentuer la concurrence entre les camionneurs.

D'ailleurs, il ne faut pas se faire d'illusion sur les bénéfices d'ordre financier que de tels dépassements représentent. Les surcharges accroissent les frais d'opération des camions, et en particulier le montant des réparations ou des remplacements de l'outillage ou de l'équipement (les pneus, par exemple). Surcharger un camion présente donc un avantage financier pour celui qui l'opère mais un avantage qui est loin d'être proportionnel à la surcharge elle-même.

En outre, ces infractions à la loi entraînent logiquement d'autres infractions. En effet, bon nombre de camions ne correspondent pas aux normes minimums de sécurité bien avant que leur dépréciation normale soit terminée. En plus, certains camionneurs tiennent à garder leur camion en circulation pendant des périodes beaucoup trop longues. Ceci est une autre conséquence logique de l'état du marché.

4. CONTROLES DU GOUVERNEMENT

Plusieurs ministères différents interviennent ou sont censés intervenir pour contrôler le marché du camionnage. En premier lieu, le ministère de la Voirie détermine le type de protection qui sera accordé aux camionneurs locaux. C'est ainsi qu'à l'heure actuelle, la préférence pour les camions locaux est en principe, comme on l'a vu précédemment, de 75% pour les contrats dont la valeur se situe entre \$5,000 et \$150,000. La localité est définie, selon les contrats, comme étant soit le comté, soit la municipalité.

Le même ministère détermine en outre le système de soumission pour les contrats de construction ou d'entretien de routes. Actuellement, tous les entrepreneurs de la province sont admissibles aux soumissions qui s'appliquent à des contrats de plus de \$150,000. Pour ce qui est des contrats de \$5,000 à \$150,000, une préférence est donnée aux entrepreneurs locaux. Dans ce cas, cependant, la "localité" est définie comme étant l'une des 19 zones prévues. Chacune de ces zones est plus étendue que la "localité" retenue pour la préférence donnée aux camionneurs.

Les règles énoncées au paragraphe précédent sont cependant sujettes à un certain nombre d'exceptions. Dans plusieurs régions éloignées ou sous-développées, la protection donnée aux camions locaux peut s'appliquer à des contrats d'un montant plus élevé que \$150,000. Au contraire, pour tous les contrats de la route trans-canadienne, quel que soit leur montant, aucune protection

n'est accordée aux camions locaux.

Le ministère de la Voirie opère des balances sur chacun de ses chantiers. Un employé de ce ministère se tient à chacune des balances et c'est lui qui inscrit le poids de la charge sur un document qui servira ensuite de base à la rémunération du camionneur. Les responsables des balances, employés par le gouvernement, sont donc associés régulièrement à une infraction à la loi, puisqu'ils constatent et sanctionnent par écrit que des camions sont chargés bien au delà de ce que la loi permet.

Plusieurs fonctionnaires du ministère de la Voirie considèrent qu'il est impossible de modifier cette pratique en raison du climat de violence qui règne chez les camionneurs depuis quelque temps et du manque total de protection accordée aux gardiens des balances. Il est bon de noter à cet égard qu'il n'y a plus de police de la route ou de corps policiers spécialisés pour contrôler la circulation routière depuis 1940. La protection des balances est donc devenue l'une des nombreuses tâches de la Sûreté provinciale.

Le ministère des Transports et Communications est chargé de l'enregistrement des véhicules. Le système d'enregistrement actuel comporte les classes suivantes:

a) Les licences dites L, c'est-à-dire celles des véhicules de livraison sous permis de la Régie des Transports.

b) Les licences dites F qui s'appliquent à

tous les véhicules commerciaux qui ne sont pas sous permis de la Régie (et donc les camions à bascule utilisés pour le transport des matériaux de voirie) et les véhicules qui ne sont pas opérés contre rémunération.

c) Les licences RL qui sont données aux remorques de camions L.

d) Les licences R qui sont données aux autres remorques.

e) Les licences N qui s'appliquent aux véhicules de fermes lorsqu'ils ne sont pas utilisés pour du camionnage rémunéré. S'ils l'étaient, ils auraient une licence F.

En raison de la nature de cette classification, il est impossible de limiter le nombre des camions à bascule qui se présentent sur les chantiers de voirie.

En outre, en vertu des paragraphes E et G de l'article 33 de la Régie des Transports (S.R.Q. 1964, chap. 228), le transport "de matériaux pour la construction ou réparation de chemin public" et le transport "de sable, terre, gravier ou pierre des champs ou pierre concassée" sont exemptés du contrôle de la Régie et peuvent être effectués sans l'obtention préalable d'un permis spécial. Il est bon de noter que jusqu'à il y a une vingtaine d'années environ, le transport du sable, du gravier et de la pierre concassée était placé sous la juridiction de la Régie.

Le ministère des Transports et Communications, en vertu de l'article 49 du code de la route, réglemente aussi la dimension et le poids des véhicules. (1)

Néanmoins, ce ministère ne dispose ni d'un personnel ni de l'équipement nécessaires pour faire surveiller l'application de la loi.

Le troisième ministère dont la juridiction s'étend au contrôle du camionnage est le ministère de la Justice par l'intermédiaire de la Sûreté Provinciale. La Sûreté a accès aux 14 balances permanentes qui existent dans la province de Québec. En raison du manque d'effectif, elles ne servent habituellement que le printemps.

Il est remarquable que la construction et l'entretien de la plupart de ces balances relèvent cependant du ministère des Travaux publics. Elles ne sont pas toujours convenablement entretenues.

Le quatrième ministère impliqué est celui du Travail. Il est responsable de l'établissement de la cédule des justes salaires et de son application. Cette réglementation procède de l'arrêté-en-conseil no 800 du 24 avril 1929.

La cédule comporte deux parties principales. La première s'applique à l'industrie du bâtiment et doit être observée par tous les travaux qui relèvent du ministère des Travaux publics.

La seconde partie s'applique aux métiers de voirie et est elle-même divisée en deux sections. La

(1) Le texte de l'article apparaît à l'annexe B, page 61.

première section comporte une série de taux horaires, hebdomadaires ou mensuels qui s'appliquent aux salariés.

La deuxième section s'applique au transport de l'asphalte, du gravier et de la pierre et comporte des rémunérations globales pour le camion et son conducteur, soit sous forme de taux horaire pour des camions de diverses charges, soit sous forme de taux par tonne-mille. Jusqu'en mai 1965, ces taux de rémunération s'appliquaient en principe à tous les camionneurs quels qu'ils soient, même si, dans l'application de ces dispositions on excluait les grandes entreprises de transport. Depuis cette époque, on indique que "ces dispositions ne s'appliquent qu'à l'artisan camionneur explicitement et non à une entreprise de transport". (1)

La surveillance de l'application de la cédule des justes salaires est confiée à l'officier des justes salaires qui n'a jamais eu plus qu'un assistant au cours des 5 ou 6 dernières années. Cet assistant est parti au cours du mois de mars 1966 et l'officier des justes salaires, accompagné de sa secrétaire, représente tout le personnel chargé de surveiller les applications de la cédule aux dizaines de milliers d'ouvriers et de camionneurs qui sont embauchés pour les travaux de voirie ou de construction.

Il est évident qu'en face d'un marché sur lequel des pressions énormes s'exercent depuis quelques années et qui a donné lieu à des actes de violence répétés, les contrôles et la surveillance du gouvernement sont tout à fait insuffisants.

(1) Voir cédule 1965-66 à l'annexe D, page 92.

5. ASSOCIATIONS DE CAMIONNEURS

En raison des difficultés auxquelles ils ont à faire face, les camionneurs artisans ne pouvaient faire autrement que de chercher à se grouper d'une façon ou d'une autre.

Trois formes d'associations étaient possibles: le syndicat, l'association professionnelle et la coopérative. On constate qu'en fait, les trois formes ont été utilisées avec un succès variable.

Les syndicats ont été incorporés en vertu de la Loi des syndicats professionnels (S.R.Q. 1964, chapitre 141) ou non incorporés, comme le prévoit d'ailleurs l'article 1, paragraphe a) du Code du travail, et caractérisés par le fait qu'ils se donnent comme objectif principal la négociation de conventions collectives de travail.

De tels syndicats de camionneurs artisans, affiliés à la Confédération des syndicats nationaux (C.S.N.), ont été particulièrement actifs dans la région du Saguenay-Lac-St-Jean, où ils ont négocié des conventions de travail avec des entrepreneurs en travaux de voirie, des municipalités et des entrepreneurs forestiers. D'autres ont réussi à s'implanter dans la région de Montréal, plus particulièrement à Joliette, Granby, Sorel. Les syndicats affiliés au Congrès du Travail du Canada (C.T.C.), de même que les Teamsters, ne semblent pas avoir pénétré dans le secteur des camionneurs artisans.

Il est probable qu'un syndicalisme plus répandu

aurait pu jouer dans ce secteur du travail le même rôle d'élément régulateur des conditions de travail qu'il peut jouer ailleurs dans l'industrie ou le commerce. Néanmoins, l'organisation syndicale des camionneurs artisans se heurte à un certain nombre de difficultés d'ordre juridique. Ainsi qu'on l'a vu précédemment, l'artisan n'est pas considéré comme un salarié et, en pratique, il est souvent patron. Sans doute, une compagnie peut-elle consentir à reconnaître volontairement un syndicat (en vertu du paragraphe c de l'article 1 du Code du travail) auquel cas la négociation devient possible. Mais si le syndicat doit se faire accréditer par la Commission des relations de travail, il est à prévoir que sa demande sera rejetée. A cet égard, la Commission a refusé d'accréditer un tel syndicat, le 11 novembre 1965, dans la cause: les Sables des Mille-Iles Ltée, et le syndicat des camionneurs de Joliette et région. Il est alors devenu impossible pour les syndicats de contraindre l'employeur à négocier.

Les associations de camionneurs artisans portent indistinctement le nom d'associations ou de syndicats. Certaines sont incorporées en vertu de la Loi des syndicats professionnels, d'autres en vertu de la troisième partie de la Loi des compagnies. Elles visent moins à négocier des contrats avec les entrepreneurs ou les sous-entrepreneurs qu'à représenter leurs membres pour faire en sorte qu'ils soient protégés selon la loi et les règlements à l'occasion des contrats que chacun d'entre eux négocie. Elles représentent leurs membres pour faire modifier les règlements et la législation et peuvent offrir d'aider leurs membres à l'occasion de litiges.

Quelques-unes de ces associations ont proposé que l'accès à la profession soit limité et l'une d'entre elles au moins a suggéré que l'association soit responsable de réglementer l'accès.

Les coopératives sont incorporées en vertu de la Loi des associations coopératives (S.R.Q. 1964, chapitre 292). Ce qui les caractérise, c'est la largeur de l'éventail des fins qu'elles poursuivent et des moyens mis en oeuvre pour les atteindre. Ces associations peuvent agir à la fois sur le plan de la négociation des conditions de travail, tout comme les syndicats de type syndicat ouvrier, et agir également comme entrepreneurs ou agents d'entreprise, en négociant des contrats d'entreprise ou des sous-contrats, qui sont exécutés par les membres de la coopérative. Le revenu tiré de l'exécution de ces contrats est ensuite partagé entre les membres, au prorata du travail effectué par chacun.

Ces coopératives ont élaboré un système de rotation pour faire le partage du travail disponible entre leurs membres, tout en tenant compte de facteurs tels que les charges de famille et l'outillage de chacun. Elles ont en outre cherché à obtenir que le travail puisse s'échelonner sur une plus longue période de l'année, de façon à réduire le plus possible le nombre de mois d'inactivité des camionneurs.

Dans certains des contrats d'entreprise qu'elles ont signés, elles ont même réussi à introduire une disposition prévoyant le paiement à la coopérative d'un montant

de .005 ($\frac{1}{2}$ cent) la tonne, pour frais d'administration du contrat, la coopérative se chargeant en fait de fournir les camionneurs, de faire le partage du travail entre eux et d'appliquer, s'il y a lieu, les sanctions disciplinaires.

Elles s'efforcent aussi de réduire les coûts d'opération des camionneurs en effectuant des achats à meilleur prix, par l'utilisation du pouvoir d'achat en plus grande quantité de tout le groupe. Un autre objectif plus lointain serait de réduire les frais de financement sur l'achat des camions, en faisant garantir l'emprunt du membre par la solvabilité de tout le groupe. Enfin, elles tendent à une certaine planification des achats de véhicules, en conseillant leurs membres et en les orientant vers l'acquisition de types de camions conformes aux perspectives du travail qu'elles prévoient être disponible au cours des prochaines années.

Dans ce travail de formation, d'éducation collective de leurs membres, d'essai de prévision des occasions de travail, les coopératives sont aidées par le Conseil de la coopération, organisme confédéral du mouvement coopératif, ainsi que par le Service des coopératives, organisme gouvernemental rattaché au Secrétariat de la Province.

CHAPITRE II

RECOMMANDATIONS

- 1.- Introduction
- 2.- Contrôle des charges
- 3.- Examen des véhicules
- 4.- Protection locale
- 5.- Régie du camionnage
- 6.- Organisation des camionneurs
- 7.- Préqualification des entrepreneurs

CHAPITRE II

RECOMMANDATIONS

1. INTRODUCTION

Le premier chapitre a été consacré essentiellement à poser un diagnostic et à analyser les divers aspects du problème. On présentera dans les pages qui suivent, un certain nombre de recommandations qui sont destinées aux fins suivantes:

- a) réduire l'offre de camions telle qu'elle existe à l'heure actuelle sur le marché et éviter qu'au cours des années qui viennent on puisse assister à nouveau aux excédents que l'on a connus depuis quelque temps;
- b) augmenter la demande pour les services de camionnage et faire en sorte qu'elle fluctue aussi peu que possible non seulement d'une année à l'autre mais d'un point à l'autre du territoire;
- c) régulariser le métier de camionneur, le définir, en contrôler l'exercice et mettre en place les structures de surveillance et de négociations qui permettent d'éviter le genre d'abus que le Comité a constaté.

Plusieurs des recommandations qui suivent ont des implications qui débordent le mandat stricto sensu du Comité. En raison cependant de l'importance de certaines de ces répercussions, le Comité a jugé bon de les signaler et même parfois de les analyser en détail.

On doit en outre signaler que la plupart de ces recommandations ont été discutées avec les groupes professionnels d'employeurs et d'employés et avec les représentants d'un certain nombre de ministères de façon à s'assurer que leur application ne présente pas de difficultés insurmontables ou d'obstacles administratifs sérieux. Il va de soi cependant que le Comité ne tient pas à engager, dans les pages qui suivent, les organismes qu'il a consultés.

2. CONTROLE DES CHARGES

Le Québec présente un certain nombre de particularités qui semblent être uniques en Amérique du Nord. D'une part, on y autorise la circulation de véhicules qui ne peuvent en aucun cas sortir du Québec parce qu'aucune autre province et aucun autre Etat américain ne les toléreraient. D'autre part, on accepte un surchargement des véhicules qu'à peu près partout en Amérique du Nord, on est arrivé à éliminer.

Ces caractéristiques de la circulation des poids lourds dans la province de Québec a des conséquences extrêmement précises que des études techniques ont fait ressortir clairement. Un camion chargé de 22,000 livres par essieu provoque en passant sur la route 3 fois plus de dégâts qu'un camion chargé de 18,000 livres par essieu. A peu près tous les Etats américains et les provinces canadiennes fixent la limite maximum des charges entre ces deux points. Il est courant dans le Québec soit de permettre par règlements, soit de tolérer en violation de la loi, des charges qui vont jusqu'à 30 ou 35,000 livres par essieu, ce qui provoque des dégâts considérables. On calcule habituellement que les dommages causés aux routes suivent une progression géométrique par rapport à la progression de la charge. Pour bien comprendre la portée de cette constatation, on retiendra que des enquêtes techniques révèlent qu'un camion chargé de 37,500 livres par essieu provoque en circulant sur une route des dégâts équivalant à la circulation de 165 camions chargés de 18,000 par essieu.

*il paie en partie
seulement*

Le résultat de cet état de choses est que la durée moyenne des routes dans le Québec est de 9 ans, comparativement à 15 ans dans le reste du Canada. Il y a là une source de gaspillage de fonds publics extraordinaire qu'il serait relativement facile de contrôler. Les économies de réfection et d'entretien, qui proviendraient d'un contrôle des charges au Québec analogue à celui qui se fait ailleurs, seraient de quelques dizaines de millions de dollars par an. Il va de soi qu'un tel contrôle s'appliquerait à tous les véhicules et non pas seulement aux camions à bascule.

La loi existante prévoit des dispositions beaucoup trop limitées pour être applicable. Parce qu'un grand nombre de camions lourds ont été achetés au cours des dernières années, il serait ruineux pour leurs propriétaires d'être astreints aux dispositions de la loi actuelle. Dans ces conditions, le Comité recommande la mise en application d'une nouvelle table de charges que l'on trouvera en page suivante.

Recommandation I: L'arrêté en conseil 1045 du 27 mai 1964, ⁽¹⁾ rattaché à l'article 49 du Code de la route (S.R.Q. 1964, chapitre 231) doit être amendé et les moyens doivent être trouvés pour faire en sorte que la nouvelle réglementation relative à la pesanté des véhicules automobiles soit observée, comme c'est le cas ailleurs en Amérique du Nord.

La nouvelle réglementation devrait entrer en vigueur dans les plus brefs délais, avec cependant l'exception

(1) L'extrait de l'arrêté 1045 apparaît à l'annexe B, page 62.

PESANTEURS MAXIMA DES VEHICULES

	POIDS ESSIEUX		CHARGES MAXIMA BRUTES				
	Essieu simple	Essieux tandem	CAMIONS		CAMION TRACTEUR ET REMORQUE		
			<u>2 essieux</u>	<u>3 essieux</u>	<u>3 essieux</u>	<u>4 essieux</u>	<u>5 essieux</u>
Réglementation actuelle	18,000 lb	32,000 lb	28,000 lb ou 30,000 lb espacement plus de 8 pieds	40,000 lb ou 42,000 lb espacement extrême plus de 18 pieds ou 32,000 lb 3ème essieu type "dunkey"	46,000 lb ou 48,000 lb espacement extrême plus de 25 pieds	60,000 lb ou 63,000 lb espacement extrême plus de 40 pieds	70,000 lb ou 74,000 lb espacement extrême plus de 45 pieds
Suivant tolérances arrêté no 783			33,000	50,000	56,000		
arrêté no 1045				70,000 pour betonnières et camions pesant plus de 20,000 lb (vide)		70,000 pour betonnières et camions pesant plus de 20,000 lb (vide)	
Réglementation de l'Ontario	18,000 lb	32,000 lb	28,000 lb	42,000 lb	46,000 lb	60,000 lb	74,000 lb
Recommandations du Comité	22,000 lb	36,000	32,000	46,000	50,000	62,000	74,000

suivante. Les camions achetés avant le 31 décembre 1965 et qui, en vertu de l'arrêté en conseil 1045, peuvent atteindre, avec leur charge, 70,000 livres sur trois essieux, seront soumis au même privilège jusqu'au 31 décembre 1968.

Pour ce qui est des camions à bascule utilisés pour les travaux de voirie, la meilleure façon de faire en sorte que la réglementation mentionnée dans la recommandation I soit observée, est d'adopter la même formule qu'en Ontario, c'est-à-dire qu'aucune surcharge ne donnera lieu à un paiement. Toute quantité de matériaux transportés en surcharge le sera donc gratuitement par le camionneur ou l'entreprise de transport. Cela devrait suffire à éliminer toute incitation à surcharger les camions.

Recommandation II: Le ministère de la Voirie ne devrait plus être autorisé à payer quelque quantité que ce soit de matériaux transportés sur un camion en sus de ce qu'il est permis par les règlements en cours.

Un corollaire de l'application de cette recommandation sera de faire cesser les pressions qui s'exercent à l'heure actuelle sur les surveillants de balances.

Pour ce qui est des autorisations de faire circuler des véhicules extra-lourds sur les routes, elles relèvent de plusieurs arrêtés en conseil. L'arrêté 1045 auquel on a déjà fait allusion prévoit l'émission de permis spéciaux s'étendant jusqu'au premier janvier 1971 pour des bétonnières et des camions-bennes à trois essieux et plus, pourvu que ces

véhicules aient été enregistrés avant le premier janvier 1965 et ne circulent que dans un rayon de 30 milles de leur point de chargement et que leur poids total avec charge n'excède pas 70,000 livres. L'arrêté 2484 du 29 décembre 1964 prolonge la date limite d'immatriculation des véhicules extra-lourds jusqu'au 31 décembre 1965, et l'arrêté 783 du 9 avril 1965 tolère un excédent de pesanteur axiale de 5,000 livres pour le camion de deux essieux et de 10,000 livres dans le cas du camion à trois essieux, par rapport aux pesanteurs maxima établies à l'arrêté 1045. Les dispositions de l'arrêté 783 s'appliquaient aux seuls camions enregistrés au Québec avant le premier mai 1965 et pour une période se terminant le 31 décembre 1965. (1)

Les deux derniers arrêtés n'ont pas été renouvelés. Il n'y a pas de raison d'ailleurs qu'ils le soient, les routes du Québec ayant, jusqu'à plus ample informé, la même consistance et comportant les mêmes matériaux que les autres routes d'Amérique du Nord.

Recommandation III: Une fois que la loi des pesanteurs aura été corrigée et appliquée, il est recommandé qu'aucun permis spécial permanent ne soit accordé qui confirmerait de nouveaux privilèges pour des catégories de camions que la loi exclut. Les camions extra-lourds existants seraient retirés de la circulation au fur et à mesure que se terminera leur vie utile.

Les trois recommandations qui précèdent présentent l'avantage indéniable non seulement de faire économiser des sommes considérables au Trésor public, mais, en outre, d'ac-

(1) On trouvera des extraits de ces arrêtés à l'annexe B, pages 62 et s.

croître d'une façon appréciable le degré d'utilisation des camions à bascule, au cours d'une période déterminée. Il est probable que le nombre de milles parcourus par les camions à bascule et donc le marché pour ce genre de service seront accrus d'environ 30%, ce qui devrait régulariser l'emploi des camionneurs.

L'observance de la réglementation des pesanteurs va exiger un certain nombre de conditions préalables qui donnent lieu aux recommandations suivantes:

Recommandation IV: Le nombre de balances permanentes le long des routes doit être accru, et leur entretien, de même que leur vérification, doit être assuré périodiquement. Toutes les balances permanentes devraient relever du ministère des Transports et Communications et non plus des Travaux publics, de façon à améliorer l'efficacité du contrôle.

Recommandation V: Tout employé de la Sûreté provinciale, la police des autoroutes, les corps de police municipaux, les inspecteurs du ministère de la Voirie et les employés de la circulation au ministère des Transports et Communications, devront avoir accès à ces balances et le pouvoir de dresser des procès-verbaux.

Recommandation VI: Les amendes devraient suivre une échelle progressive qui tienne compte de l'importance de l'excédent de charge et de la répétition des infractions.

3. EXAMEN DES VEHICULES

En raison même des surcharges dont on a noté précédemment la fréquence et en raison du bas niveau de revenu d'un bon nombre de camionneurs, il ressort que plusieurs des camions à bascule utilisés actuellement dans la province de Québec sont dans un état tel qu'ils devraient, pour des raisons de sécurité publique, être retirés de la circulation. D'ailleurs, les frais de finance élevés, souvent encourus par le camionneur au moment de l'achat, l'incitent à faire fonctionner son camion le plus longtemps possible une fois que la dette a été intégralement remboursée.

La Régie des transports devrait donc rendre obligatoire l'examen annuel de tous les camions à bascule. Et puisqu'on ne peut exiger un tel examen pour les seuls camions à bascule, on devra l'étendre aux autres véhicules de transport routier, pour des raisons de sécurité publique.

Cette mesure devrait permettre de réduire d'une façon appréciable le nombre des véhicules disponibles actuellement et donc contribuer à supprimer une partie de l'offre excédentaire.

Recommandation VII: Tous les camions devraient subir une inspection technique chaque année, sous le contrôle de la Régie des transports.

4. PROTECTION LOCALE

Le système de protection locale tel qu'il a fonctionné jusqu'à maintenant est, nous l'avons démontré précédemment, totalement irrationnel du point de vue des besoins de l'économie et une source d'encombrement et de désorganisation du marché.

En pratique l'application des clauses de protection donne lieu à de nombreuses ambiguïtés. On ne sait pas, en particulier, si la protection s'applique à tous les camions locaux ou seulement à ceux qui appartiennent à des artisans. En outre le manque de définition précise du statut de l'artisan implique de toute façon une part d'arbitraire au niveau opérationnel.

On comprend cependant qu'en raison de l'état du marché du camionnage, les camionneurs voient de plus en plus dans le système de protection locale le seul moyen de garder du travail même s'il est insuffisant. Il ne sert à rien de démontrer qu'une des sources du marasme actuel provient précisément d'un tel système de protection puisque, les conditions étant ce qu'elles sont, ce système même est le seul moyen qui est accordé aux camionneurs de ne pas se ruiner entre eux.

Pourtant, le Comité ne peut pas recommander qu'un tel système soit maintenu et à plus forte raison étendu. Il sera impossible de réorganiser convenablement le marché du camionnage tant que de telles limitations existeront.

Néanmoins il serait sans doute prématuré de laisser les entrepreneurs choisir les camionneurs dont ils ont besoin sur toute l'étendue du territoire. Sans doute en Ontario est-on arrivé à ce résultat; un entrepreneur de travaux publics embauche des camionneurs sans égard à leur domicile et sans être limité par quelque protection que ce soit.

Etant donné ce qui s'est produit au Québec depuis quelques années et le climat de violence qui est apparu dans plusieurs comtés, le Comité suggère que le système de protection locale soit transformé et s'applique au niveau des régions administratives telles qu'elles ont été décrétées par le gouvernement du Québec le 19 janvier 1966.

Ce système de protection applicable aux contrats gouvernementaux fonctionnerait alors de la façon suivante:

- a) Les entrepreneurs et les sous-entrepreneurs pourront utiliser leurs propres camions sans restriction.
- b) Les camionneurs indépendants de la région auront alors une préférence absolue sur l'excédent de la demande, à condition que leur outillage convienne à la nature des travaux. En cas de litige, la Régie, dont il sera traité dans une section suivante, sera appelée à trancher. Cette préférence s'applique indépendamment du montant des contrats.
- c) Si, en raison de l'importance des travaux, on manque de camions dans une région, la Régie aura alors à déterminer si on permettra d'embaucher des camions d'autres

régions ou si on accroîtra le nombre de permis dans la région en question. Elle tranchera en tenant compte de la durée des travaux dans la région et de la demande à venir pour des services de camionnage.

Il va de soi qu'une fois utilisés les camions d'une région, s'il est décidé de recourir à des camions de l'extérieur, ceux des régions avoisinantes auront la préférence.

Recommandation VIII: Le Comité recommande que la protection locale applicable aux camions utilisés pour des contrats gouvernementaux s'applique dorénavant au niveau des grandes régions administratives, mais qu'elle soit totale.

Recommandation IX: Le Comité recommande que la protection s'applique indépendamment du montant des contrats.

Recommandation X: Les entrepreneurs et sous-entrepreneurs pourront utiliser sans restriction leurs propres camions.

5. REGIE DU CAMIONNAGE

Il est remarquable qu'un très grand nombre de mémoires présentés au Comité d'enquête ont mis l'accent sur la nécessité d'établir une régie qui soit en mesure de limiter le nombre de camions et de suivre l'application de la réglementation.

Le Comité se range à cet avis. Devant la prolifération de camions depuis quelques années, et les carences sérieuses des instruments de contrôle existants, il importe qu'un organisme soit établi, qui verra à surveiller, d'une façon continuelle, l'organisation du marché et son mode de fonctionnement.

Une régie pourrait contrôler le nombre et la qualité des camionneurs qui seraient admissibles ou éligibles. Une licence spéciale pourrait ensuite être émise par le ministère des Transports et Communications. Il est sûrement préférable de procéder de cette façon plutôt que de donner aux associations de camionneurs le droit de déterminer elles-mêmes le nombre et la qualité de leurs membres. De même, la Régie devrait, en dernier ressort, statuer sur les conflits qui pourraient apparaître entre certains des membres d'une association et, par exemple, l'exécutif de cette même association, ou entre deux associations.

Le problème se pose cependant, à savoir s'il faut créer une régie ayant juridiction sur les camions à bascule et qui serait indépendante de la Régie des transports.

Après avoir longuement examiné cette question, le Comité en arrive à la conclusion qu'il est préférable d'étendre la juridiction de la Régie des transports au transport de la pierre, du gravier, de la terre et du sable, c'est-à-dire de revenir à la situation qui existait il y a quelques années. Un des services de la Régie des transports aurait en outre comme fonction, de déterminer s'il y a lieu d'accorder de nouveaux permis de camions à bascule dans telle ou telle région.

Cette recommandation s'explique de la façon suivante. On peut admettre, en premier lieu, que l'assainissement du marché pour les services de camionnage utilisés dans les contrats gouvernementaux va exiger au début un travail important. Une fois qu'on aura cependant procédé à cet assainissement, il est douteux que le travail courant justifie une régie autonome. Deuxièmement, au cours de sa vie utile, un même camion peut être utilisé pour du transport sur ligne régulière, auquel cas il est placé sous la juridiction de la Régie des transports. Mais il peut être utilisé aussi pour les contrats de voirie, auquel cas, dans l'hypothèse de la création d'une régie spéciale pour les camions à bascule, il devrait être transféré de la juridiction de la première régie à celle de la seconde. Une telle opération est susceptible de créer une confusion inutile.

La Régie des transports se verrait donc confier les questions suivantes:

a) Déterminer dans chacune des régions le nombre des camions à bascule qui seront autorisés à être loués pour des contrats gouvernementaux, municipaux ou privés.

b) Réglementer le mode de paiement des camionneurs, l'exécution des contrats et des sous-contrats de transport, etc.

c) Enquêter dans le cas de toutes les plaintes quant aux questions visées par le paragraphe b) et dans le cas des infractions aux taux de transport. On notera que, dans ces conditions, la juridiction de l'Office des Justes Salaires se trouvera réduite d'autant.

d) Promulguer les taux de transport pour les contrats gouvernementaux.

L'établissement des taux de transport présente des difficultés spéciales. En effet, la Régie serait placée, dans le cas de contrats gouvernementaux, dans une situation toute différente de celle qui caractérise ses opérations actuelles. Présentement, la Régie détermine ou entérine les taux effectifs de transport entre deux ou plusieurs villes. Comme il s'agit de contrats de service applicables essentiellement au secteur privé, on peut prétendre qu'une régie publique autonome serve d'arbitre en cas de conflit.

Dans le cas des camions à bascule, l'essentiel des contrats se fait avec un seul acheteur direct ou indirect qui est le gouvernement. Laisser à la Régie des transports toute latitude de fixer les taux enlèverait au Parlement le droit qu'il a de contrôler les dépenses publiques.

De façon à résoudre ce problème, le Comité suggère que la Régie des transports promulgue chaque année des taux qui auront été déterminés conjointement par un comité formé de représentants des ministères de la Voirie, des Travaux publics et du Travail. Advenant que les associations ou syndicats, ou coopératives de camionneurs désirent faire modifier ces taux, la Régie pourra tenir des audiences publiques à cet effet mais ne pourra en aucun cas modifier les taux sans que ces modifications aient été acceptées par le comité interministériel.

Une des difficultés notoires de l'application de la cédule des justes salaires telle qu'elle a existé jusqu'à maintenant provient du fait qu'étant la même pour tous les contrats de Voirie et dans toutes les régions du Québec, elle était beaucoup trop rigide. Rien ne devrait empêcher dans l'avenir la Régie des transports de recommander au comité interministériel des ajustements régionaux ou particuliers.

Le Comité d'étude n'a pas jugé utile d'établir une nouvelle cédule applicable aux camions à bascule. Il est remarquable, d'ailleurs, que les taux actuels n'ont pas donné lieu au cours des audiences à des critiques aussi nombreuses et prononcées que, par exemple, le mode de surveillance des applications de la cédule, ou les abus qu'on en a fait.

En outre, les autres recommandations qui apparaissent dans ce rapport sont susceptibles de transformer à un point tel le marché du camionnage qu'il serait illusoire de recommander une nouvelle cédule de taux avant même que l'on

sache si le gouvernement mettra en pratique les recommandations du Comité d'étude ou à quel rythme il acceptera de procéder à de telles transformations. En particulier, il existe une relation directe entre la limite maximum autorisée pour les charges et le niveau des taux de transport. On ne peut en fait rien dire sur le niveau optimal des taux tant que la décision de promulguer une nouvelle loi des charges n'a pas été prise.

Le Comité d'étude a examiné une autre possibilité quant à la détermination des taux par la Régie des transports. Il est possible, en effet, de concevoir que, comme c'est le cas en Ontario, les taux promulgués seraient des minimums. La Régie des transports pourrait alors d'elle-même établir ces taux. Des négociations collectives entre les associations ou les syndicats de camionneurs, d'une part, les employeurs, d'autre part, détermineraient les taux effectifs sur le marché.

Une telle situation a été possible en Ontario, parce que le nombre des camionneurs indépendants y est très faible. Si, au cours des années qui viennent, le nombre des camionneurs indépendants au Québec diminuait d'une façon radicale, ou bien encore si le regroupement des camionneurs indépendants dans des associations, des syndicats ou des coopératives s'étendait à la quasi-totalité des effectifs, si enfin les modes de contrôle prévus par le Comité d'étude étaient administrés efficacement, on pourrait alors faire en sorte que la Régie des transports promulgue des taux minimums plutôt que des taux effectifs.

Quoiqu'il en soit, si on accepte pour le moment que les taux de la Régie seront les taux effectifs, on peut se demander alors quel rôle les associations ou les syndicats de camionneurs peuvent avoir. On répondra plus longuement à cette question dans la section suivante, mais on peut signaler d'ores et déjà que les taux promulgués par la Régie des transports ne s'appliquent qu'aux contrats gouvernementaux; on laisse donc toute latitude aux groupements de camionneurs de négocier soit avec le secteur privé, soit avec les municipalités.

En somme, pour ce qui est de l'établissement des taux, la Régie contrôlerait d'une part les taux applicables aux services réguliers de transport à longue distance et d'autre part, les taux applicables aux contrats gouvernementaux. Il reste donc toute une série de taux de transport qui continueront d'échapper au contrôle de la Régie et dont on ne voit pas, pour le moment, pour quelle raison ils ne pourraient pas continuer à faire l'objet de négociations privées.

Recommandation XI: La juridiction de la Régie des transports doit être étendue au transport de la pierre, du gravier, de la terre et du sable.

Recommandation XII: La Régie devra contrôler l'émission de permis pour les camions à bascule et déterminer, sur les bases régionales, dans quelles conditions le nombre des permis peut être accru.

Recommandation XIII: La Régie promulguera des taux de transport applicables aux contrats gouvernementaux. Ces taux seront établis chaque année par un comité interministériel formé de représentants des ministères de la Voirie, des Travaux publics et du Travail.

Recommandation XIV: La Régie devra surveiller l'application des règlements et l'observance des taux promulgués.

6. ORGANISATION DES CAMIONNEURS

Etant donné le très grand nombre de camionneurs indépendants au Québec, le regroupement de ces camionneurs dans diverses formes d'associations est devenu une nécessité absolue. Quelles que soient la valeur et l'efficacité des contrôles que le gouvernement peut mettre en place, ils ne pourront jamais remplacer les mécanismes de défense collective que les camionneurs indépendants peuvent et doivent établir.

Nous avons déjà vu, dans le cours du premier chapitre, qu'il y a actuellement trois formes d'associations: les associations professionnelles, les syndicats et les coopératives. Le choix d'une de ces trois formes a souvent été accidentel ou circonstanciel. Même si le Comité jugeait que l'une des trois formes est préférable aux deux autres, il ne serait probablement pas réaliste de s'attendre à ce que d'elles-mêmes les autres formes disparaissent. Il est sûrement préférable de supprimer les obstacles qui, dans certains cas, s'opposent à la mise en place de chacune de ces trois formes d'associations et de les laisser se développer normalement. Il est bien possible que la formule coopérative offre, en principe, des avantages considérables pour ce qui est de réduire les frais d'opération et éventuellement de financement des camions. Néanmoins, on peut se demander si une telle forme coopérative est facilement réalisable dans de grands centres urbains. Le Comité juge donc qu'il n'a pas à choisir l'une ou l'autre des formes d'associations et à la proposer aux dépens des deux autres.

Les associations professionnelles rassemblent, à l'heure actuelle, le plus grand nombre de camionneurs qui ont accepté de se grouper. Aucun obstacle juridique particulier ne freine la constitution de telles associations professionnelles. En fait, la principale difficulté de quelques-unes d'entre elles depuis un certain nombre d'années et jusqu'à maintenant, a été leur étroite intégration à des formes de patronage politique dont le Comité ne peut faire autrement que de les déplorer et d'en condamner l'extension. Tant que certaines associations professionnelles se soumettront aux impératifs du patronage politique, elles ne pourront éviter d'être considérées comme suspectes par un certain nombre de camionneurs et par l'opinion publique en général. Le caractère saisonnier du travail, le caractère insidieux et difficilement vérifiable de certaines pressions qui s'exercent sur les camionneurs, la rotation de la main-d'oeuvre peuvent rendre un contrôle précis difficile. Néanmoins, la Régie devrait avoir le droit d'entendre les réclamations de camionneurs qui se croient lésés par les pratiques de leur association et refuser, le cas échéant, tout contact ou négociations avec une association qui pratique habituellement un système de discrimination politique.

Les syndicats ouvriers représentent indiscutablement une alternative aux associations professionnelles et un moyen excellent de freiner les tentatives de patronage. Jusqu'à maintenant, cependant, leur expansion a été compliquée par la définition de salarié contenue dans le Code du travail. En vertu de cette définition, le camionneur indépendant est considéré comme patron s'il embauche un chauffeur et n'est, en tout cas, pas couvert par le Code du travail, même s'il n'a pas d'employés.

Pour permettre aux centrales syndicales d'organiser le marché du camionnage, il faut amender le Code du travail, de façon à permettre à ce que le petit artisan camionneur, celui qui n'est propriétaire que d'un ou deux camions, puisse être considéré comme un salarié aux termes de la loi.

Quant aux coopératives, elles présentent des avantages tout à fait remarquables pour les camionneurs indépendants. Ainsi qu'on l'a indiqué dans le premier chapitre, si les coopératives réussissent à obtenir pour leurs membres du crédit bancaire régulier pour l'achat et le financement des camions, cette forme d'association aura permis de faire disparaître certains des aspects les plus discutables du rôle du camionneur indépendant sur le marché des services de transport. Le Comité ne dispose pas de moyen pour faciliter l'expansion de coopératives autre que d'inciter le Service des coopératives du Secrétariat provincial à fournir aux coopératives qui débutent, les services techniques dont elles ont besoin.

Quelle que soit la forme d'associations adoptée, il est important qu'elles aient une dimension régionale, c'est-à-dire qu'elles groupent une partie ou la totalité des camionneurs d'une région et non pas d'une ville ou d'un comté. Dans ses relations avec associations, syndicats, coopératives, la Régie devra établir une distinction très nette entre les associations d'envergure régionale et les autres. Il faut que dans ses relations avec les camionneurs, la Régie favorise autant qu'elle le peut les discussions et négociations au niveau de la région exclusivement. Rien n'empêche que dans une même région une association et un syndicat coexistent ou même qu'un syn-

dicat adopte pour ses membres les aspects les plus avantageux d'une coopérative. L'important c'est qu'on brise la forme d'organisation locale ou de comté qu'on a connue jusqu'à maintenant. L'attitude de la Régie à cet égard sera déterminante.

On a indiqué dans une section précédente que les taux de transport pour les camions à bascule, applicables à des contrats privés ou à des contrats municipaux, ne seront pas soumis, pour le moment, à la juridiction de la Régie. Dans ces conditions, lorsque dans une région une association ou un syndicat, ou une coopérative a négocié des contrats avec plusieurs employeurs importants, elle devrait être en mesure de demander au ministère du Travail l'extension juridique de la convention qui est intervenue. Cette extension juridique s'appliquera nécessairement à la région et non pas à une fraction de la région.

Recommandation XV: Le Service des coopératives du Secrétariat provincial du Québec devrait fournir toute l'information et l'aide technique possibles aux groupements de camionneurs intéressés à utiliser la formule coopérative.

Recommandation XVI: L'organisation des camionneurs ou le regroupement des associations existantes devraient se faire sur une base régionale et non à l'échelle locale ou à celle du comté.

Recommandation XVII: Le Code du travail, à l'article 1, paragraphe m, définition du terme "salarié", ou autrement, devrait être modifié pour permettre aux camionneurs proprié-

taires d'un ou deux camions d'être considérés comme des salariés et de pouvoir négocier des conventions de travail. (1)

Recommandation XVIII: Lorsqu'il existe une convention collective entre un groupe de camionneurs et un ou des employeurs, les parties à cette convention devraient s'efforcer d'obtenir que les conditions de travail qui y sont prévues soient étendues par décret à toute la région, en vertu des mécanismes d'extension juridique prévus à la Loi des décrets de convention collective.

Recommandation XIX: La Régie des transports devra être habilitée à recevoir les plaintes des camionneurs qui croient leurs intérêts lésés par l'existence de patronage politique dans l'association, syndicat ou coopérative à laquelle ils appartiennent. Si la Régie considère que la preuve est faite, elle pourra rompre toute relation avec le groupement en question, jusqu'à ce que les pratiques incriminées aient été éliminées.

(1) Voir à l'annexe E définition du terme "salarié", ainsi que décision rejetant une demande d'accréditation faite par un syndicat de camionneurs, pages 97 et s.

7. PREQUALIFICATION DES ENTREPRENEURS

Bien que la préqualification des entrepreneurs de travaux publics ne relève pas à proprement parler du mandat du Comité d'étude, il semble évident que les recommandations qui ont été faites jusqu'ici ne peuvent être vraiment efficaces à moins qu'un tel système de préqualification soit établi.

La préqualification a été établie jusqu'à maintenant dans quarante-quatre états américains et en Ontario. Il s'agit en somme d'établir, par le truchement d'une formule mathématique sur laquelle il est inutile de s'attarder ici, le montant des travaux qu'un entrepreneur peut s'engager à faire au cours d'une période donnée.

Pour déterminer le montant de cette préqualification, c'est-à-dire le montant des travaux auquel l'entrepreneur est admis, on tient habituellement compte de l'importance du capital et du fonds de roulement disponibles, de l'outillage que l'entrepreneur possède ou auquel il a accès, de l'expérience accumulée, de la qualité et de la diversification du personnel, etc. Chacun de ces facteurs reçoit, dans la formule, un coefficient d'importance qui permettra de déterminer la valeur totale des contrats qui pendant un certain temps peuvent être accordés à un entrepreneur.

Si l'on suppose, comme exemple, que le montant de la préqualification d'un entrepreneur est de \$10 millions par an et que l'entrepreneur s'est déjà engagé à \$6 millions de travaux, il est habilité à présenter au gouvernement une soumission pour un montant n'excédant pas \$4 millions. Des marges de tolérance sont d'ailleurs habituellement prévues, de façon à ce que l'entrepreneur en

question ne soit pas éliminé dans les soumissions d'un contrat qui porterait par exemple sur \$4,100,000.

Le montant de la préqualification est établi habituellement chaque année et il peut varier non pas seulement parce que les facteurs qu'on a mentionnés plus haut eux-mêmes ont changé, mais parce que l'entrepreneur est soumis aux diverses pénalités qui réduisent, le cas échéant, le montant de sa préqualification. C'est ainsi que des retards apportés à la date terminale des travaux, ou des retards à payer des sous-entrepreneurs peuvent être retenus et, en vertu d'un système de pondération, être déduits de la préqualification.

Le ministère de la Voirie étudie depuis déjà un certain temps l'établissement au Québec d'un système de ce genre. Le 17 janvier 1966, Woods, Gordon & Cie ont soumis au ministère un rapport élaboré sur cette question et ont suggéré une formule mathématique. Si le gouvernement s'engage dans cette voie, il faudrait que l'on retienne comme élément négatif de la formule de préqualification les infractions à la cédule des justes salaires, les retards apportés au paiement des camionneurs et, d'une façon générale, tous les cas de fraude qu'ils aient été perpétrés par l'entrepreneur lui-même ou ses sous-entrepreneurs. Dans la mesure où de telles infractions réduisent la capacité de l'entrepreneur à présenter des soumissions au gouvernement, on peut être certain qu'un frein très efficace sera apporté à des pratiques dont on a vu, au premier chapitre, qu'elles étaient très nombreuses sinon courantes.

Encore une fois, il n'appartient pas au Comité de suggérer au gouvernement l'établissement d'un système de préqualification. Mais il est de son ressort de faire ressortir tous les avantages qu'un tel système présenterait pour faire respecter les recommandations qui apparaissent dans les sections précédentes. Il doit ajouter que le système de préqualification présente l'avantage additionnel indéniable de protéger le gouvernement, le public en général et les camionneurs en particulier contre le risque de faillite dont on ne peut pas dire qu'il soit minime.

Recommandation XX: Advenant l'établissement d'un système de préqualification des entrepreneurs, les infractions à la cédule des justes salaires, les retards apportés au paiement des camionneurs et d'une façon générale tous les cas de fraude perpétrés contre les camionneurs indépendants devraient, après déclaration par la Régie des transports, donner lieu à une pénalité applicable au montant de la préqualification.

ANNEXES

Liste des recommandations

Contrôle des charges

Québec

Ontario

Canada

Etats-Unis

Loi de la Régie des transports, article 33

Taux de transport prévus à la cédule des justes salaires

Organisation des camionneurs

Liste des mémoires soumis au Comité

ANNEXE A

Liste des recommandations

LISTE DES RECOMMANDATIONS

CONTROLE DES CHARGES

I - L'arrêté en conseil 1045 du 27 mai 1964, rattaché à l'article 49 du Code de la route (S.R.Q. 1964, chapitre 231) doit être amendé et les moyens doivent être trouvés pour faire en sorte que la nouvelle réglementation relative à la pesanteur des véhicules automobiles soit observée, comme c'est le cas ailleurs en Amérique du Nord.

II - Le ministère de la Voirie ne devrait plus être autorisé à payer quelque quantité que ce soit de matériaux transportés sur un camion en sus de ce qu'il est permis par les règlements en cours.

III - Une fois que la loi des pesanteurs aura été corrigée et appliquée, il est recommandé qu'aucun permis spécial permanent ne soit accordé qui confirmerait de nouveaux privilèges pour des catégories de camions que la loi exclut. Les camions extra-lourds existants seraient retirés de la circulation au fur et à mesure que se terminera leur vie utile.

IV - Le nombre de balances permanentes le long des routes doit être accru, et leur entretien, de même que leur vérification, doit être assuré périodiquement. Toutes les balances permanentes devraient relever du ministère des Transports et Communications et non plus des Travaux publics, de façon

à améliorer l'efficacité du contrôle.

V - Tout employé de la Sûreté provinciale, la police des autoroutes, les corps de police municipaux, les inspecteurs du ministère de la Voirie et les employés de la circulation au ministère des Transports et Communications, devront avoir accès à ces balances et le pouvoir de dresser des procès-verbaux.

VI - Les amendes devraient suivre une échelle progressive qui tienne compte de l'importance de l'excédent de charge et de la répétition des infractions.

EXAMEN DES VEHICULES

VII - Tous les camions devraient subir une inspection technique chaque année, sous le contrôle de la Régie des transports. X

PROTECTION LOCALE

VIII - Le Comité recommande que la protection locale applicable aux camions utilisés pour des contrats gouvernementaux s'applique dorénavant au niveau des grandes régions administratives, mais qu'elle soit totale.

IX - Le Comité recommande que la protection s'applique indépendamment du montant des contrats.

X - Les entrepreneurs et sous-entrepreneurs pourront utiliser sans restriction leurs propres camions.

REGIE DU CAMIONNAGE

XI - La juridiction de la Régie des transports doit être étendue au transport de la pierre, du gravier, de la terre et du sable.

XII - La Régie devra contrôler l'émission de permis pour les camions à bascule et déterminer, sur les bases régionales, dans quelles conditions le nombre des permis peut être accru.

XIII - La Régie promulguera des taux de transport applicables aux contrats gouvernementaux. Ces taux seront établis chaque année par un comité interministériel formé de représentants des ministères de la Voirie, des Travaux publics et du Travail.

XIV - La Régie devra surveiller l'application des règlements et l'observance des taux promulgués.

ORGANISATION DES CAMIONNEURS

XV - Le Service des coopératives du Secrétariat provincial du Québec devrait fournir toute l'information et l'aide technique possibles aux groupements de camionneurs intéressés à utiliser la formule coopérative.

XVI - L'organisation des camionneurs ou le regroupement des associations existantes devraient se faire sur une base régionale et non à l'échelle locale ou à celle du comté.

XVII - Le Code du travail, à l'article 1, paragraphe m, définition du terme "salarié", ou autrement, devrait être modifié pour permettre aux camionneurs propriétaires d'un ou deux camions d'être considérés comme des salariés et de pouvoir négocier des conventions de travail.

XVIII - Lorsqu'il existe une convention collective entre un groupe de camionneurs et un ou des employeurs, les parties à cette convention devraient s'efforcer d'obtenir que les conditions de travail qui y sont prévues soient étendues par décret à toute la région, en vertu des mécanismes d'extension juridique prévus à la Loi des décrets de convention collective.

XIX - La Régie des transports devra être habilitée à recevoir les plaintes des camionneurs qui croient leurs intérêts lésés par l'existence de patronage politique dans l'association, syndicat ou coopérative à laquelle ils appartiennent. Si la Régie considère que la preuve est faite, elle pourra rompre toute relation avec le groupe en question, jusqu'à ce que les pratiques incriminées aient été éliminées.

PREQUALIFICATION DES ENTREPRENEURS

XX - Advenant l'établissement d'un système de préqualification des entrepreneurs, les infractions à la cédule des justes salaires, les retards apportés au paiement des camionneurs et d'une façon générale tous les cas de fraude perpétrés contre les camionneurs indépendants

devraient, après déclaration par la Régie des transports,
donner lieu à une pénalité applicable au montant de la
préqualification.

ANNEXE B

CONTROLE DES CHARGES

Article 49 du Code de la route

Véhicules extra-lourds

Extrait de l'arrêté numéro 1045

Arrêté numéro 2484

Extrait de l'arrêté numéro 783

Nombre de véhicules pouvant former un ensemble - Extrait
de l'arrêté numéro 133

Tableaux illustrant la réglementation du Québec

Tableaux illustrant la réglementation de l'Ontario

Tableau résumant la réglementation des provinces

Tableaux résumant la réglementation des Etats américains

EXTRAIT DU CODE DE LA ROUTE

(S.R.Q. 1964, chapitre 231)

Art. 49

Le lieutenant-gouverneur en conseil peut, par règlement,

- a) classifier les chemins publics de la province pour les fins de la circulation des véhicules de toute sorte;
- b) déterminer les dimensions et la pesanteur maxima des autobus, véhicules de commerce et véhicules de livraison qui peuvent y circuler;
- c) fixer la limite du poids, charge comprise, et de la vitesse des véhicules autorisés à y circuler en période de dégel ou de pluie;
- d) réglementer l'emploi et la circulation de convois automobiles dans les chemins publics. (*)

Le lieutenant-gouverneur en conseil peut déléguer, généralement ou spécialement, au ministre, l'exercice des pouvoirs ou d'une partie des pouvoirs prévus par le présent article. S.R. 1941, c. 142, a.40; 14-15 Geo. VI, c. 33, a. 1; 1-2 Eliz. II, c. 16, a.25; 8-9 Eliz. II, c. 67, a.35.

(*) Un règlement concernant les matières visées à l'article 49 a été adopté par l'arrêté en conseil numéro 1045 du 27 mai 1964 (G.O., 1964, p. 3198), modifié par l'arrêté en conseil numéro 2484 du 29 décembre 1964 (G.O., 1965, p. 191).

VEHICULES EXTRA-LOURDS

(extrait de l'arrêté 1045 du 27 mai 1964)

Sujet aux restrictions imposées par les autorités compétentes quant à la résistance des ponts, les bétonnières ou malaxeurs à ciment montés sur au moins trois (3) essieux et les camions à benne montés sur au moins trois (3) essieux et dont le poids, sans charge, excède vingt mille (20,000) livres, auront, jusqu'au premier janvier 1971, le droit de circuler dans un rayon de trente (30) milles du lieu de leur chargement pourvu que leur pesanteur totale maximum, charge comprise, n'excède pas soixante-dix mille (70,000) livres.

Ce privilège n'est accordé que pour les véhicules qui sont présentement enregistrés et pour ceux qui le seront d'ici le premier janvier 1965.

Durant la période de dégel, les véhicules jouissant du privilège mentionné à ce paragraphe seront sujets, comme tout autre véhicule, aux maxima de pesanteur fixés par le ministère de la Voirie.

ARRETE EN CONSEIL
CHAMBRE DU CONSEIL EXECUTIF

Numéro 2484

Québec, le 29 décembre 1964.

PRESENT:

Le lieutenant-gouverneur en conseil

CONCERNANT la réglementation de la
circulation lourde sur les chemins
publics de la province de Québec

ATTENDU QUE l'arrêté en conseil numéro 1045, du
27 mai 1964, accorde des privilèges spéciaux à cer-
taines catégories de véhicules extra-lourds, à la
condition expresse que les dits véhicules aient été
immatriculés dans la province avant le premier jan-
vier 1965;

ATTENDU QU'il y a lieu de prolonger cette date
limite d'immatriculation jusqu'au 31 décembre 1965.

IL EST ORDONNE, en conséquence, sur la proposi-
tion du ministre des Transports et Communications:

QUE cette date limite d'immatriculation soit
prolongée jusqu'au 31 décembre 1965.

(s) Jacques Prémont

Greffier Adjoint du Conseil exécutif

Note du Comité: Cet arrêté n'a pas été renouvelé
et a cessé d'être en vigueur au
31 décembre 1965.

POIDS MAXIMUM DES CAMIONS

(Extrait de l'arrêté numéro 783, du 9 avril 1965)

CAMIONS A DEUX OU TROIS ESSIEUX ENREGISTRES

AVANT LE PREMIER MAI 1965

"Le poids total sur un quelconque des essieux pourra excéder de cinq mille (5,000) livres celui fixé, pour chaque classe de chemins, par l'arrêté en conseil 1045, du 27 mai 1964 et la pesanteur totale, y compris la charge du véhicule, pourra excéder, dans la mesure suivante, celle qui a été établie, pour chaque classe de chemins, par le dit arrêté en conseil 1045:

- a) camion à deux (2) essieux - cinq mille (5,000) livres;
- b) camion à trois (3) essieux - dix mille (10,000) livres;

La présente disposition s'appliquera aux seuls camions enregistrés dans la province avant le premier mai 1965 et sera en vigueur jusqu'au 31 décembre 1965, alors que les dispositions générales de l'arrêté en conseil 1045 s'appliqueront à nouveau.

Il est à remarquer que les dispositions du présent arrêté en conseil entreront en vigueur qu'une fois terminée la période du dégel des routes, telle que décrétée par le ministre de la voirie."

Note du Comité: Cet arrêté n'a pas été renouvelé et a cessé d'être en vigueur au 31 décembre 1965.

NOMBRE DE VEHICULES SUSCEPTIBLES DE FORMER
UN ENSEMBLE DE VEHICULES AUTOMOBILES

(Extrait de l'arrêté numéro 133, du 26 janvier 1966)

"Que des ensembles de véhicules formés d'au plus trois véhicules, un remorquant et deux remorqués, soient autorisés à circuler sur les chemins publics de la province en autant que:

- la longueur totale maximum de chaque ensemble n'excède pas soixante pieds;
- la pesanteur totale maximum de chaque ensemble n'excède pas celles fixées par l'arrêté en conseil numéro 1045 du 27 mai 1964;
- les dispositifs d'attelage de chacun des véhicules composant l'ensemble, soient suffisamment solides pour résister à tous les efforts provoqués par le remorquage et soient agencés de telle sorte que lorsque l'ensemble de véhicules circule en ligne droite, aucun des véhicules remorqués ne puisse se déplacer de plus de trois pouces d'un côté ou de l'autre par rapport au véhicule-remorqueur;

QUE l'alinéa relatif au nombre de remorques ou de semi-remorques susceptibles d'être tirées par un véhicule-tracteur, contenu dans la réglementation annexée à l'arrêté en conseil numéro 1045 du 27 mai 1964, soit abrogé."

MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS DE LA PROVINCE DE QUÉBEC

Résumé et graphiques concernant les dimensions et les pesanteurs maxima des véhicules, charge comprise, circulant sur les chemins publics.

DIMENSIONS:

Longueur - Véhicule d'une seule unité (sauf l'autobus)..... 35 pieds
Autobus 40 pieds
Ensemble de véhicules 60 pieds

Les ensembles de véhicules ne peuvent être composés de plus de trois unités, soit un véhicule-tracteur et une remorque ou un véhicule-tracteur et une semi-remorque.

Hauteur - Tout véhicule 12 pieds et 6 pouces

Cependant, sur certains chemins publics désignés par le ministère, cette hauteur peut être portée à 13 pieds et 6 pouces.

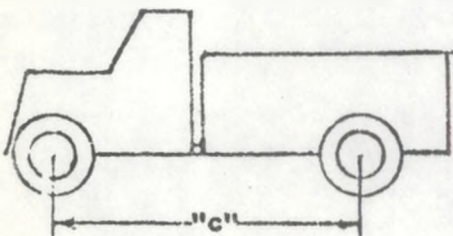
Largeur - Véhicule (sauf l'autobus) 8 pieds
Autobus et charge de bois de chauffage ou de bois de pulpe. 8 pieds et 6 pouces

PESANTEURS MAXIMA:

Bandage de roue - Pneu de moins de six pouces de largeur - 500 livres par pouce de largeur
Pneu de six pouces de largeur et plus - 600 livres par pouce de largeur

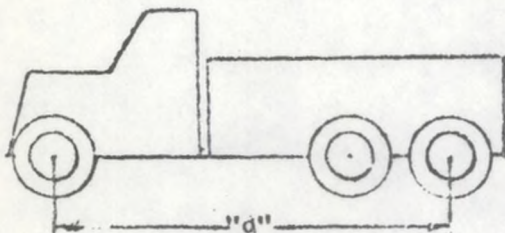
Essieu - Pesanteur maximum totale pour tout essieu - 18,000 livres ✓

Véhicules d'une seule unité



Si la distance "c" est moindre que 8 pieds, la pesanteur totale, charge comprise, ne devra pas excéder 28,000 lbs sur les chemins de classe "A" ni 22,000 lbs sur les chemins de classe "B".

Toutefois, si la distance "c" est de 8 pieds ou plus, la pesanteur totale, charge comprise, pourra être portée à 30,000 lbs sur les chemins de classe "A" et à 24,000 lbs sur les chemins de classe "B".



La pesanteur totale, charge comprise, est de 40,000 lbs sur les chemins de classe "A" et de 30,000 lbs sur les chemins de classe "B".

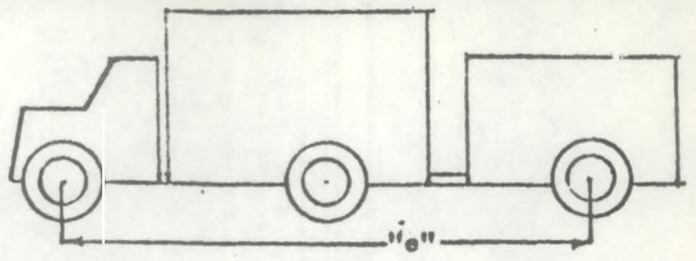
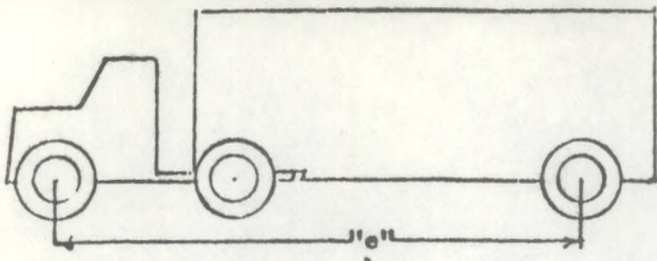
Toutefois, si la distance "d" excède 18 pieds, la pesanteur totale, charge comprise, pourra être portée à 42,000 lbs sur les chemins de classe "A" et à 32,000 lbs sur les chemins de classe "B".

Dans le cas de véhicules dont l'un des trois essieux est du type "donkey", la pesanteur totale, charge comprise, sera de 32,000 lbs sur les chemins de classe "A" et de 24,000 lbs sur les chemins de classe "B".

Notes: Les doubles essieux arrière du type régulier sont ceux qui sont agencés de manière à ce qu'en tout temps, sur la route, le poids qu'ils supportent ensemble soit automatiquement réparti également sur chacun d'eux, que le véhicule porte un chargement ou non. Exemple: en général les essieux arrière tandem munis chacun d'un différentiel. Les essieux arrière, placés en tandem, qui ne sont pas conformes à ces exigences, sont considérés comme étant du type "donkey".

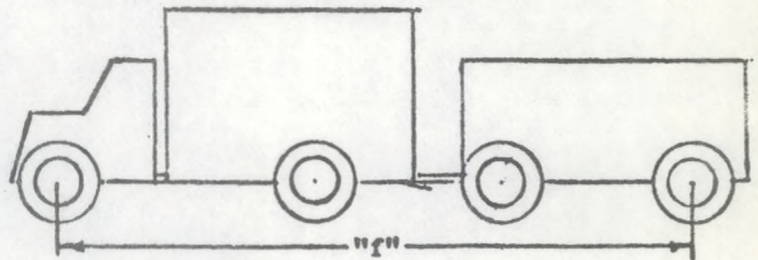
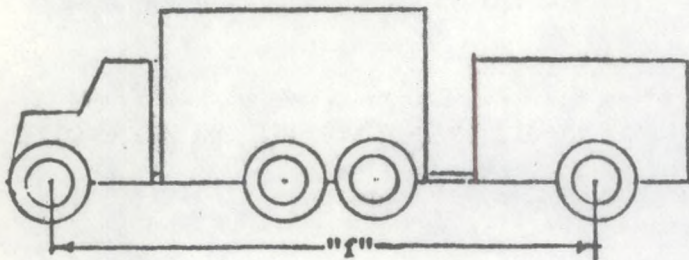
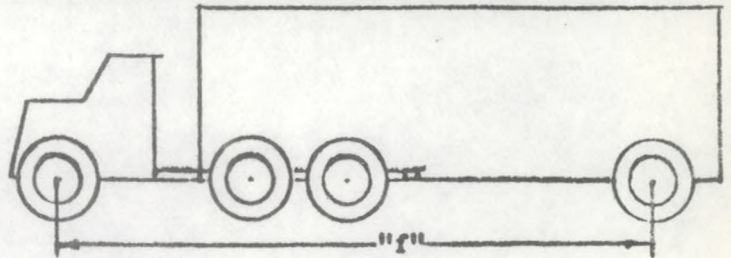
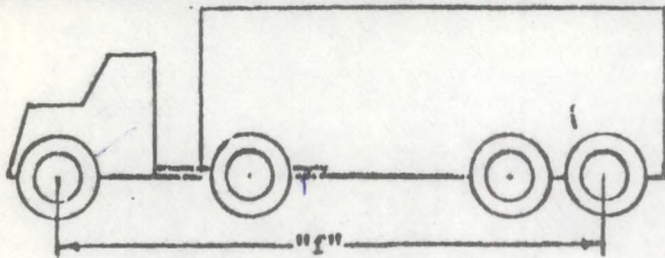
Aucun supplément de pesanteur n'est accordé pour véhicules, d'une seule unité, munis d'un essieu avant et de trois essieux arrière ou de deux essieux avant et de deux essieux arrière.

Ensembles de véhicules



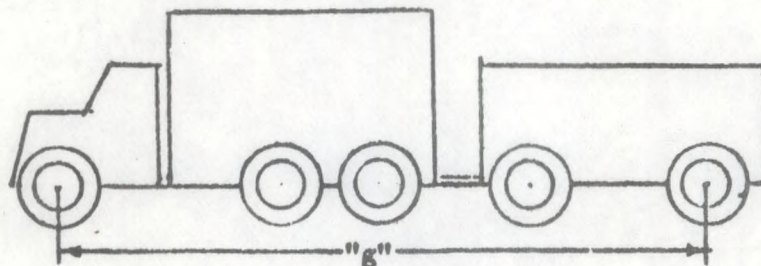
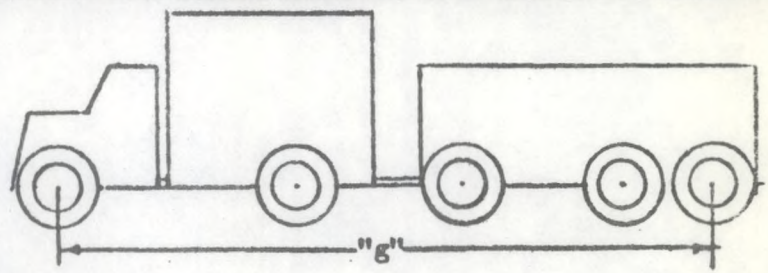
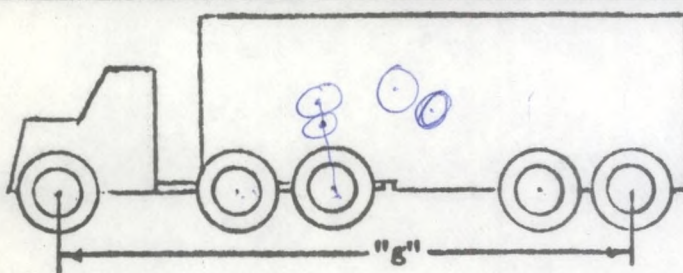
La pesanteur totale, charge comprise, est de 46,000 lbs sur les chemins de classe "A" et de 36,000 lbs sur les chemins de classe "B".

Toutefois, si la distance "e" excède 25 pieds, cette pesanteur totale, charge comprise, pourra être portée à 48,000 lbs sur les chemins de classe "A" et à 38,000 lbs sur les chemins de classe "B".



La pesanteur totale, charge comprise, est de 60,000 lbs sur les chemins de classe "A" et de 44,000 lbs sur les chemins de classe "B".

Toutefois, si la distance "f" excède 40 pieds, cette pesanteur totale, charge comprise, pourra être portée à 63,000 lbs sur les chemins de classe "A" et à 46,000 lbs sur les chemins de classe "B".



La pesanteur totale, charge comprise, est de 70,000 lbs sur les chemins de classe "A" et de 52,000 lbs sur les chemins de classe "B".

Toutefois, si la distance "g" excède 45 pieds, cette pesanteur totale, charge comprise, pourra être portée à 74,000 lbs sur les chemins de classe "A" et à 54,000 lbs sur les chemins de classe "B".

Les ensembles de véhicules ne doivent pas être formés de plus de trois unités, soit une remorquant et deux remorquées.

Aucun supplément de pesanteur n'est accordé pour les ensembles de véhicules munis de plus de cinq essieux.

GENERAL DATA

SIZE RESTRICTIONS

MAXIMUM WIDTH: 96^A in.
 MAXIMUM LENGTH: Single Unit— 35^B ft.
 Length of trailer or semi-trailer— Not restricted.
 NUMBER OF TRAILERS PERMITTED: Two
 AXLE SPACING: Minimum— 40 in.

MAXIMUM HEIGHT: 12½ ft. ^F
 Tractor-semi-trailer— 60 ft.
 Other Combinations— 60 ft.

WEIGHT RESTRICTIONS

MAXIMUM LOAD PERMITTED PER INCH OF TIRE WIDTH: 500 lbs. for tires less than 6 in. in width.
 600 lbs. for tires of 6 in. or more in width.

MAXIMUM GROSS WEIGHT ON ANY ONE AXLE: 18,000 lbs.

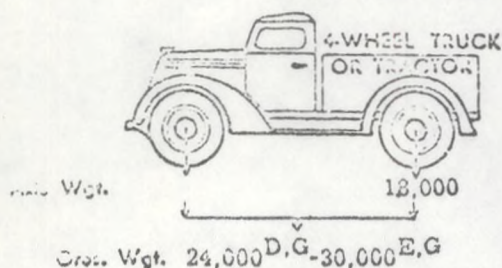
MAXIMUM GROSS WEIGHT OF SINGLE UNIT: Two-axle: 30,000 lbs.

MAXIMUM GROSS WEIGHT OF TRACTOR-SEMI-TRAILER: 74,000 lbs.

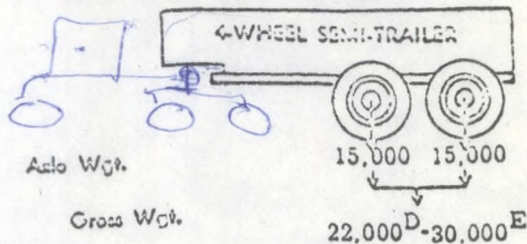
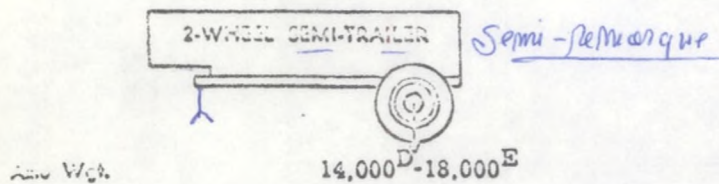
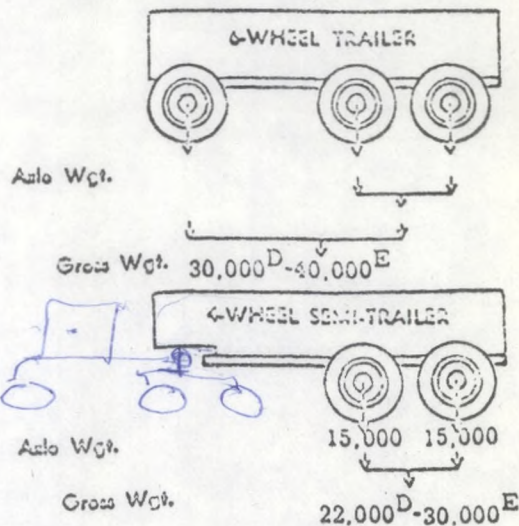
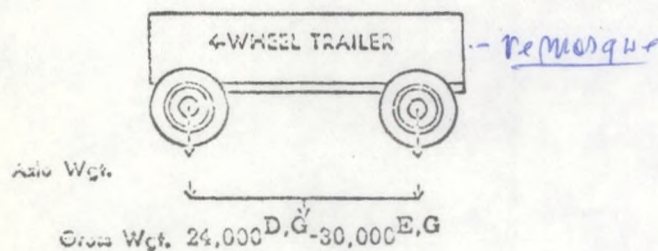
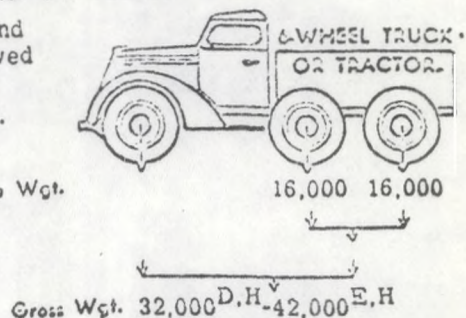
MAXIMUM GROSS WEIGHT OF OTHER COMBINATIONS: 74,000 lbs.

Three-axle: 40,000 lbs.- 42,000 lbs. if over-all wheelbase exceeds 18 ft.

LEGAL AXLE AND GROSS WEIGHT PERMITTED ON SINGLE UNITS



- A— Buses and pulpwood and firewood carriers allowed 102 inches.
- B— Buses allowed 40 feet.
- D— Permitted on class B highways.
- E— Permitted on class A highways.
- F— 13½ feet on specified roads.



Approved by

Title

Date

Deputy Minister

April 12th, 1966.

PRACTICAL AXLE AND GROSS WEIGHT LIMITS

The above axle limitations are the legal maximum limits. In practice, it is possible to carry the same weight on the front axle as is carried on the rear axle only in the case of those vehicles so constructed as to permit a 50-50 weight distribution between axles. Unless so constructed, therefore, the practical weight possible upon a front axle will vary according to design of vehicle. Subject to practical axle weights, above gross weights are practical.

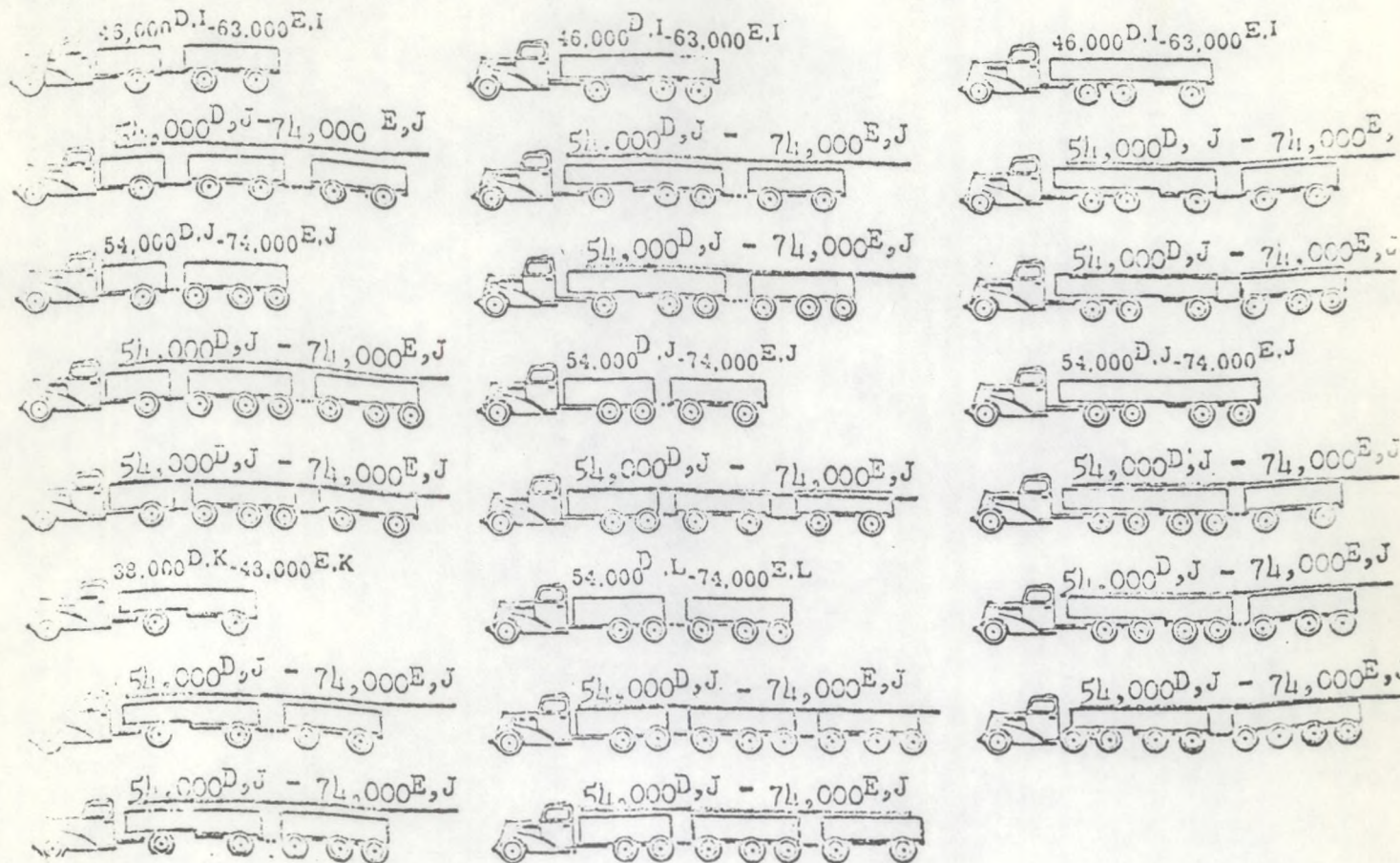
Vehicles equipped with "floating" axles are further restricted: 6-wheel truck — 24,000 pounds on class B highways, 32,000 pounds on class A highways.

(Material reflecting recent law changes is underscored.)

QUEBEC

LEGAL GROSS WEIGHTS PERMITTED ON FOLLOWING COMBINATIONS

(Each Axle and Unit Limited as Shown on Previous Page)



Approved by

Title

Date

Deputy Minister

April 12th, 1966

PRACTICAL GROSS WEIGHT LIMITS OF COMBINATIONS

The practical gross weight that may be carried upon any combination of units is limited by the practical gross weight that can be carried upon each unit and the axles thereof. No combination is permitted more than the above weights.

FOOTNOTES

- G - 22,000 D, 28,000 E if wheel base less than 8 feet.
- H - 30,000 D, 40,000 E if over-all wheel base is 18 feet or less.
- I - 44,000 D, 60,000 E if over-all wheel base is 40 feet or less.
- J - 52,000 D, 70,000 E if over-all wheel base is 45 feet or less.
- K - 36,000 D, 46,000 E if over-all wheel base is 25 feet or less.
- L - 60,000 D, 70,000 E if over-all wheel base is 45 feet or less.

(Material reflecting recent law changes is underscored.)

May, 1966

144-3

© National Highway Users Conference, Inc. 1966

Note du Comité: 1o Le tableau de la page 68 et celui-ci complètent les tableaux apparaissant aux pages 66 et 67;
2o La version française de ce tableau et de celui de la page 68 n'est pas disponible.

ONTARIO
DEPARTMENT OF TRANSPORT
MOTOR VEHICLE LICENCE BRANCH
TORONTO 2

FORM NO. CO-2 10M-63-1594 REQ. 12802

RESTRICTIONS ON MOTOR VEHICLE SIZES AND WEIGHTS

GENERAL DATA

SIZE RESTRICTIONS

Maximum Length—Single Vehicle—35 feet (excepting semi-trailer)
" " —Semi-Trailer—45 feet (vehicle carriers excepted)
" " —Any combination of vehicles—60 feet.
" " —Public Vehicle (Bus)—40 feet.

Maximum Width—8 feet.
Maximum Height—13 feet - 6 inches.
Axle Spacing—Minimum and Maximum—Not specified.

Number of Trailers Not Restricted—Total combination not to exceed 60 feet. See note 3 on back.

WEIGHT RESTRICTIONS

Maximum Load Per Inch of Tire Width:

Pneu.—600 lbs.

Solid—600 lbs.

Maximum Gross Weight on any one Axle:

Pneu.—18,000 lbs. Solid—12,000 lbs.

Maximum Gross Weight of single Unit:

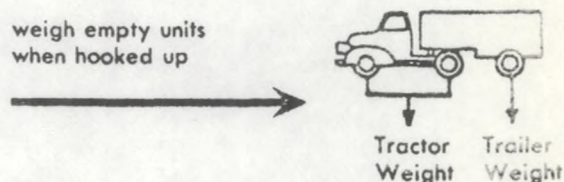
(Two Axled) Pneu.—28,000 lbs. (Three Axled) Pneu. 42,000 lbs.
Solid—16,000 lbs. Solid—16,000 lbs.

Maximum Gross Weight of Combination: See back.

Gross Weight = Empty Vehicle Weight + registered Carrying Capacity

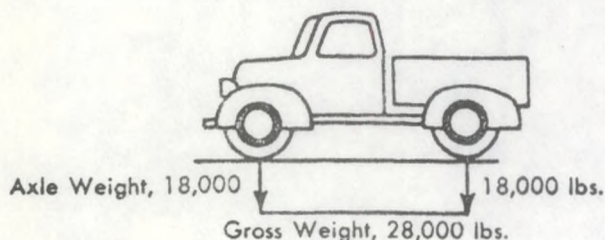
TO SECURE EMPTY WEIGHTS FOR REGISTRATION—

weigh empty units
when hooked up

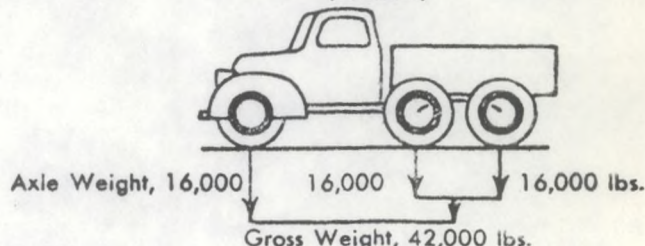


LEGAL AXLE AND GROSS WEIGHTS PERMITTED ON SINGLE UNITS

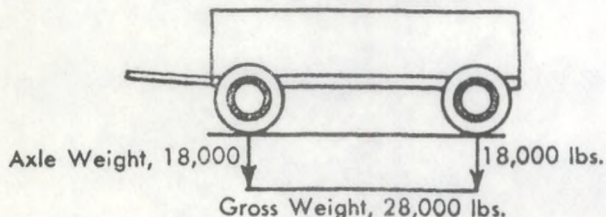
TWO AXLED TRUCK OR TRACTOR



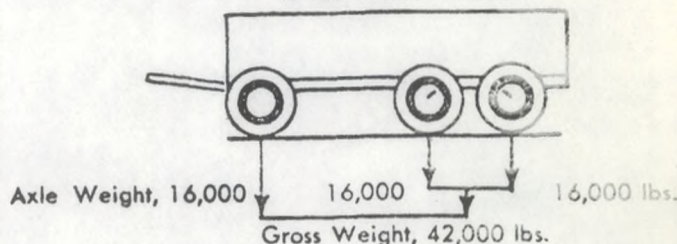
THREE AXLED TRUCK OR TRACTOR (Tandem)



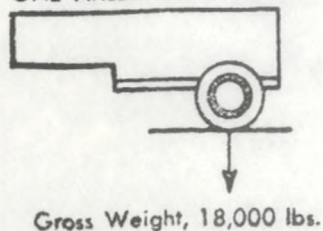
TWO AXLED TRAILER



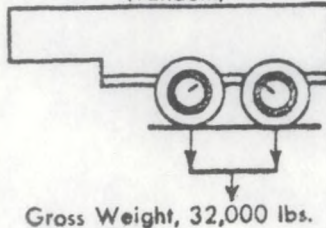
THREE AXLED TRAILER



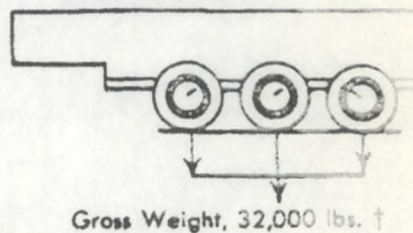
ONE AXLED SEMI-TRAILER



TWO AXLED SEMI-TRAILER (Tandem)



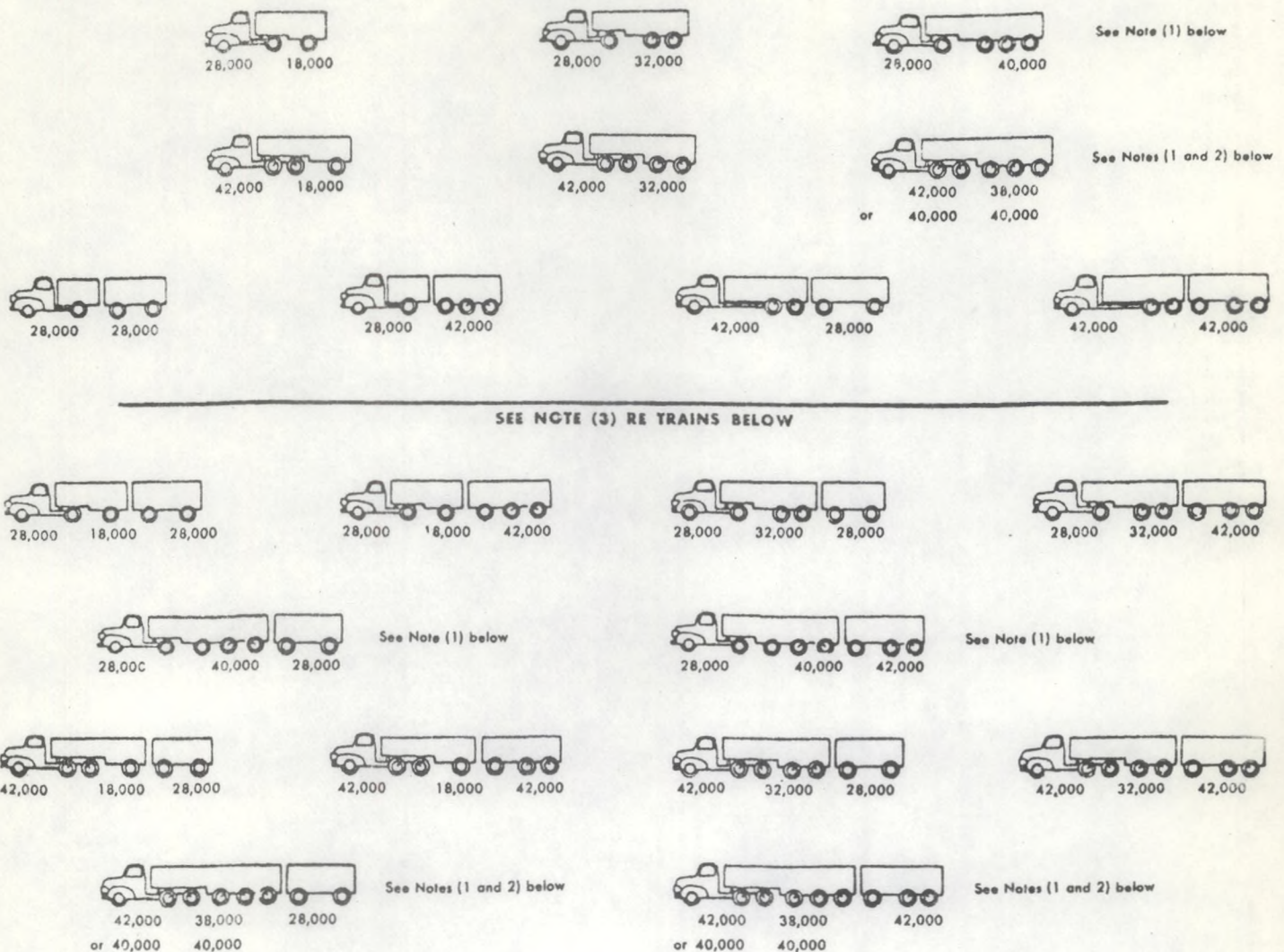
THREE AXLED SEMI-TRAILER



†A three axled semi-trailer registered before July 1, 1961, is permitted a maximum gross weight of 40,000 lbs until March 31, 1966. After this date maximum gross weight will be 32,000 lbs. All three axled semi-trailers registered for the first time after July 1, 1961 will be limited to a maximum gross weight of 32,000 lbs.

LEGAL GROSS WEIGHTS PERMITTED ON FOLLOWING COMBINATIONS

(Each Axle and Unit Limited as Shown on Other Side)



NOTES:

- Three axle semi-trailers registered before July 1st, 1961, may be registered for a gross weight of 40,000 lbs. until March 31, 1966. Those registered for the first time after July 1st, 1961, will be limited to a gross weight of 32,000 lbs.
- A combination consisting of a three-axle tractor and a three-axle semi-trailer is limited to a total gross weight of 80,000 lbs. (This may be made up of 40,000 on each unit or 42,000 lbs. on the tractor and 38,000 lbs. on the semi-trailer).
- After March 31, 1966, no combinations in excess of 84,000 lbs. gross weight will be permitted.

TABLE OF TIRE WIDTHS AND GROSS WEIGHT LIMITS

TWO-AXLE TRUCK OR TRACTOR		
Rear Tire Size	Maximum Gross Weight	
	Single Tires	Dual Tires
4.00"	5,300 lbs.	12,800 lbs.
4.50"	6,000 "	14,400 "
5.00"	6,700 "	16,000 "
5.50"	7,300 "	16,500 "
6.00"	9,600 "	18,000 "
6.50"	10,400 "	19,500 "
7.00"	11,200 "	21,000 "
7.50"	12,000 "	22,500 "
8.25"	13,200 "	24,750 "
9.00"	14,400 "	27,000 "
10.00"	16,000 "	"& up 28,000 "
11.00"	16,500 "	
12.00"	18,000 "	
13.00"	19,500 "	
14.00"	21,000 "	
15.00"	22,500 "	
16.00"	24,000 "	
16.50"	24,750 "	
18.00"	27,000 "	
20.00"	and up 28,000 "	

ONE-AXLE SEMI-TRAILERS		
Tire Size	Maximum Gross Weight	
	Single Tires	Dual Tires
3.50"	3,500 lbs.	8,400 lbs.
4.00"	4,000 "	9,600 "
4.50"	4,500 "	10,800 "
5.00"	5,000 "	12,000 "
5.50"	5,500 "	13,200 "
6.00"	7,200 "	14,400 "
6.50"	7,800 "	15,600 "
7.00"	8,400 "	16,800 "
7.50"	9,000 "	"& up 18,000 "
8.25"	9,900 "	
9.00"	10,800 "	
10.00"	12,000 "	
11.00"	13,200 "	
12.00"	14,400 "	
13.00"	15,600 "	
14.00"	16,800 "	
15.00"	and up 18,000 "	

TWO-AXLE TRAILERS AND SEMI-TRAILERS ‡		
Tire Size	Maximum Gross Weight	
	Single Tires	Dual Tires
3.50"	7,000 lbs.	16,800 lbs.
4.00"	8,000 "	19,200 "
4.50"	9,000 "	21,600 "
5.00"	10,000 "	24,000 "
5.50"	11,000 "	26,400 "
6.00"	14,400 "	28,800 "
6.50"	15,600 "	31,200 "
7.00"	16,800 "	"& up 32,000 "
7.50"	18,000 "	
8.25"	19,800 "	
9.00"	21,600 "	
10.00"	24,000 "	
11.00"	26,400 "	
12.00"	28,800 "	
13.00"	31,200 "	
13.50"	and up 32,000 "	

‡ Maximum gross weight for two-axle trailer is 28,000

RESTRICTIONS SUR LES POIDS ET DIMENSIONS DES VEHICULES-MOTEUR AU CANADA

(CAMIONS, TRACTEURS, REMORQUES ET SEMI-REMORQUES)

(CORRIGÉES AU 1^{er} NOVEMBRE 1964)

RESTRICTIONS ON MOTOR VEHICLE SIZES AND WEIGHTS IN CANADA

(TRUCKS, TRUCK-TRACTORS, FULL-TRAILERS AND SEMI-TRAILERS)

(CORRECTED TO NOVEMBER 1, 1964)

JURISDICTION JURISDICTION	HAUTEUR (pl.) HEIGHT (ft.)	LONGUEUR (en pl.) LENGTH (in ft.)		POIDS BRUT PERMIS (en lb) PRACTICAL PERMISSIBLE GROSS WEIGHT (in lbs)						
		Unité simple (5) Single Unit (5)	C.S.R. T.S.T.	CHARGE BRUTE PAR ESS. GROSS AXLE LOADS		Unité simple (2) Single Unit (3)		C.S.R. 3 ess.	C.S.R. 4 ess.	C.S.R. 5 ess.
				Simple Single	Tandem (4)	2 ess. 2-Axle	3 ess. 3-Axle	T.S.T. 3-Axle	T.S.T. 4-Axle	T.S.T. 5-Axle
Alberta (3)	13 1/2	35	60	18,000	32,000	24,000 27,000 (1)	38,000 41,000 (1)	42,000 45,000 (1)	56,000 (7)	74,000 (7)
Colombie- Britannique British Columbia	12 1/2 13 1/2 (7)	35	50 60 (7)	18,000	32,000	26,000 30,000 (1)	40,000 44,000 (7)	44,000	58,000 62,000 (7), (1)	76,000 (7)
Manitoba (7)	13 1/2	40	60	18,000	32,000	28,000 (11)	42,000 (1)	46,000 (11)	60,000 (11)	72,000 (7)
Nouveau- Brunswick (6) New Brunswick (6)	13 1/2	35	60	22,000	32,000	28,000	40,000	44,000	60,000	70,000
Terre-Neuve Newfoundland	12 1/2	N.S.	N.S.	18,000	30,000	24,000	30,000	42,000 (8)	48,000 (8)	62,000 (8)
Nouvelle-Ecosse Nova Scotia	13	40	65	18,000	32,000	26,000	40,000	44,000	60,000	74,000 (13)
Ontario	13 1/2	35	60	18,000	32,000	28,000	42,000	46,000	60,000	74,000 (10)
Ile-du-Prince- Edouard (3) Prince Edward Island (3)	14 1/2	33	85	18,000	32,000	26,000	40,000	44,000	60,000	70,000
Saskatchewan	13 1/2	35	60	18,000	32,000	28,000	42,000	46,000 (2)	60,000 (2)	74,000 (2)
Quebec	13 1/2	35	60	18,000	30,000	30,000	42,000	48,000	63,000	74,000
Territoires du Nord-Ouest Northwest Terr.	13 1/2	40	60	18,000	31,000	27,000	41,000	45,000	56,000	72,000
Yukon (2) Yukon Territory (2)	13 1/2	35	60	18,000	32,000	25,000	50,000	54,000	68,000	74,000 (12)

- (1) Limitation cabine sur moteur (N.E. non spécifiées).

(2) Basée sur le règlement concernant les ponts.

(3) Tolérance de 5% permise sur tous les véhicules jusqu'à 74,000 lb.

(4) Semi-remorques.

(5) Pas de limite de longueur pour semi-remorques, excepté la C.-B. 35 pl., l'Ontario 45 pl.

(6) Tolérance de 5% du poids permise de juillet jusqu'aux restrictions du printemps. Une tolérance additionnelle de 5% pour les produits de la forêt jusqu'aux restrictions printanières.

(7) Sur des routes désignées.

(8) Sur permis spécial.

(9) Camions, tracteurs et pleines remorques.

(10) Une combinaison de plus de deux véhicules permise. Le poids est limité seulement par la restriction de la longueur et les limitations de poids des véhicules individuels dans l'accouplement. Après le 31 déc. 1965, le poids maximum de toute combinaison sera de 84,000 lb. La limite de poids sur les semi-remorques à 3 essieux enregistrés avant le 1er juillet 1961 est de 40,000 lb. Ceci expire au 31 décembre 1965 alors que la limite sera réduite à 32,000.

(11) Basée sur 500 lb par pouce de largeur des pneus — Les poids publiés sont sur une base de 10,000 lb sur l'essieu avant de l'unité.

(12) 95,000 lb permises seulement sur la route Whitehorse-Mayo-Keno.

(13) Tolérance de 5% sur le poids alloué par essieu à condition que le poids brut ne soit pas dépassé.

Largeurs pour chaque province : 96" (La restriction en Ontario ne comprend pas les lumières et miroirs).
- (1) Cab-Over-Engine (C.O.E.) Limitation N.E. None specified.

(2) Based on Bridge Formula.

(3) 5% Weight Tolerance permitted on all vehicles up to 74,000 lbs.

(4) Semi-Trailers.

(5) No length limit on semi-trailers — except B. C. 35 ft.; Ont. 45 ft.

(6) 5% Weight Tolerance permitted July to Spring restriction. An additional 5% for Forest Products September to Spring restriction.

(7) Designated Roads.

(8) By special permit.

(9) Trucks, tractors and full trailers.

(10) Combinations of more than two vehicles are permitted. Weight is limited only by over-all length restriction and weight limitations of the individual vehicles in the combination. After Dec. 31, 1965, maximum weight of any combination will be 84,000 lbs. Weight limit on tri-axle semi-trailers licensed prior to July 1, 1961, is 40,000 lbs. This expires Dec. 31, 1965, when limit will be reduced to 32,000 lbs.

(11) Based on 500 lbs. per inch tire width — weights shown are on basis of 10,000 lbs. on front axle of power unit.

(12) 95,000 permitted on Whitehorse-Keno Road only.

(13) 5% tolerance on axle weight allowed providing gross not exceeded.

Width regulations in all provinces : 96" (Ontario restriction does not include lamps or mirrors).

STATE LEGAL MAXIMUM LIMITS OF MOTOR VEHICLE SIZES AND WEIGHTS COMPARED WITH AASHO STANDARDS

Prepared by the Bureau of Public Roads, December 31, 1962.

Line	State	Width inches ¹	Height ft.-in.	Length-feet ²				Number of towed units ³			Axle load-pounds				Gross weight limit			Specified maximum gross weight-pounds ⁴							Practical maximum gross weight-pounds ⁵						Line
				Single unit		Truck tractor semitrailer	Other combination	Semi-trailer	Full trailer	Semi-trailer and full trailer	Single		Tandem		Type of restriction	Applicable to:		Truck		Truck-tractor semitrailer			Other combination	Truck		Truck-tractor semitrailer			Other combination		
				Truck	Bus						Statutory limit	Including statutory enforcement tolerance	Statutory limit	Including statutory enforcement tolerance		Any group of axles	Total wheel base only	2-axle	3-axle	3-axle	4-axle	5-axle		2-axle	3-axle	3-axle	4-axle	5-axle			
1	Alabama	96	13-6	35	40	30	NP	1	NP	NP	18,000	19,800	36,000	39,600	Table		X							27,800	47,600	47,600	60,010	64,650	NP	1	
2	Alaska	96	12-6	35	40	30	NP	1	1	2	18,000		32,000		Table-tire cap.	Under 18'	Over 18'	36,000	50,000	50,000	72,000	76,800	76,800	26,000	40,000	44,000	58,000	72,000	76,800	2	
3	Arizona	96	13-6	40	40	65	65	1	1	2	18,000		32,000		Table	Under 18'	Over 18'	36,000	50,000	50,000	72,000	76,800	76,800	26,000	40,000	44,000	58,000	72,000	76,800	3	
4	Arkansas	96	13-6	35	40	30	NP	1	1	NP	18,000	18,500	32,000	32,500	Spec. maximum ⁸	Under 18'	Over 18'							26,300	40,500	45,000	59,000	65,000	65,000	4	
5	California	96	13-6	35	35	60	65	NR	NR	NR	18,000		32,000		Table	Under 18'	Over 18'							26,000	40,000	44,000	58,000	72,000	76,000	5	
6	Colorado	96	12-6	35	40	60	60	1	2	2	18,000		36,000		Formula-spec. limits		X	30,000	46,000					26,000	44,000	44,000	62,000	76,000	76,000	6	
7	Connecticut	102	12-6	35	35	30	NP	1	NP	NP	22,400	22,848	36,000	36,720	Spec. lim.-tire cap.			32,000	50,000				NP	30,848	44,720	51,080	61,280	76,000	76,000	7	
8	Delaware	96	13-6	40	42	55	60	1	1	NP	20,000		36,000		Table-spec. limits ¹¹	X		30,000	46,000	50,000	60,000	60,000		28,000	44,000	48,000	73,280	73,280	73,280	8	
9	District of Columbia	96	12-6	40	40	30	NP	1	1	NP	22,000		36,000		Table	X		30,000	46,000	48,000	70,000	70,000	70,000	30,000	46,000	52,000	68,000	70,000	70,000	9	
10	Florida	96	13-6	35	40	55	55	1	1	NP	20,000	22,000	40,000	44,000	Table		X							30,000	52,000	52,000	65,200	73,095	73,095	10	
11	Georgia	96	13-6	35	40	55	55	1	1	NP	18,000	20,340	36,000	40,680	Spec. maximum ¹⁶								63,280	28,340	48,680	48,680	63,280	63,280	63,280	11	
12	Hawaii	108	13-0	40	40	55	65	1	1	2	24,000		32,000		Formula ¹⁷	X								32,000	38,800	56,000	72,000	80,000	80,000	12	
13	Idaho	96	14-0	35	40	60	65	1	1	2	18,000		32,000		Table ²¹	X								26,000	40,000	44,000	58,000	73,280	76,000	13	
14	Illinois	96	13-6	42	42	55	60	1	1	2	21,000		32,000		Spec. lim.-tire cap.			36,000	41,000	45,000	59,000	72,000	72,000	26,000	40,000	44,000	58,000	72,000	72,000	14	
15	Indiana	96	13-6	35	40	30	NP	1	1	2	21,000	21,000	32,000	33,000	Spec. lim.-tire cap.								72,000	27,000	41,000	45,000	59,000	73,000	73,000	15	
16	Iowa	96	13-6	35	40	30	NP	1	2	3	18,000	18,540	32,000	32,960	Table	X								26,540	40,960	45,000	59,500	73,280	73,280	16	
17	Kansas	96	13-6	35	40	30	NP	1	1	NP	18,000		32,000		Table	X								26,000	40,000	44,000	55,470	73,280	73,280	17	
18	Kentucky	96	12-6	35	40	30	NP	1	NP	NP	18,000	18,900	32,000	33,600	Spec. lim.-tire cap.								NP	27,000	42,000	42,000	59,640	73,280	73,280	18	
19	Louisiana	96	13-6	35	40	30	NP	1	1	NP	18,000		32,000		Table			27,000	42,000	42,000	59,640	73,280	NP	26,000	40,000	44,000	58,000	72,000	76,000	19	
20	Maine	96	12-6	35	40	30	NP	1	1	NP	22,000		32,000		Table-tire cap.	X		32,000	51,800	51,800	60,050	70,550	70,550	30,000	40,000	44,000	51,800	62,040	70,550	20	
21	Maryland	96	12-6	35	40	30	NP	1	NR	NR	22,400		40,000		Formula		X							30,400	48,000	52,800	65,000	65,000	65,000	21	
22	Massachusetts	96	13-6	35	40	30	NP	1	NP	NP	22,400		36,000		Table-spec. limits			46,000	60,000	60,000	73,000	73,000	NP	30,400	44,000	52,800	66,400	73,000	73,000	22	
23	Michigan	96	13-6	35	40	30	NP	1	1	2	18,000		32,000		Table	X								26,000	40,000	44,000	58,000	72,000	76,000	23	
24	Minnesota	96	13-6	40	40	30	NP	1	1	NP	18,000		32,000		Table	X								26,000	40,000	44,000	58,000	72,000	76,000	24	
25	Mississippi	96	13-6	35	40	30	NP	1	1	NP	18,000		32,000		Table-tire cap.	X								26,000	40,000	44,000	58,000	72,000	76,000	25	
26	Missouri	96	12-6	35	40	30	NP	1	1	2	18,000		32,000		Table	X								26,000	40,000	44,000	55,470	64,650	64,650	26	
27	Montana	96	13-6	35	40	30	NP	1	1	2	18,000		32,000		Table	Under 18'	Under 18'							26,000	40,000	44,000	58,000	72,000	76,000	27	
28	Nebraska	96	13-6	40	40	30	NP	1	1	2	18,000	18,900	32,000	33,600	Table	X		36,000	54,000	54,000	71,146	71,146	71,146	26,780	41,200	45,320	59,740	73,280	73,280	28	
29	Nevada	96	13-6	35	40	30	NP	1	1	NP	18,000		32,000		Table	Under 18'	Under 18'							26,900	41,600	45,800	60,500	75,200	76,000	29	
30	New Hampshire	96	13-6	35	40	30	NP	1	NR	NR	22,400		36,000		Table-spec. limits		X	33,400	47,500	52,800	66,400	60,000		30,400	44,000	52,800	66,400	64,000	64,000	30	
31	New Jersey	96	13-6	35	40	30	NP	1	1	NP	22,400	23,520	32,000	33,600	Spec. limits	Under 18'	Over 18'	30,000	40,000	60,000	60,000	60,000	60,000	31,500	41,600	55,040	63,000	63,000	63,000	31	
32	New Mexico	96	13-6	40	40	65	65	1	1	2	21,600		34,320		Table	Under 18'	Over 18'							29,600	42,320	51,200	63,920	76,640	84,600	32	
33	New York	96	13-0	35	40	30	NP	1	1	NP	22,400		36,000		Formula		X						65,000	30,400	44,000	52,800	65,000	65,000	65,000	33	
34	North Carolina	96	12-6	35	40	30	NP	1	1	NP	18,000	19,000	36,000	38,000	Spec. limits	Under 18'	Over 18'	31,500	46,200	46,200	65,100	65,100	65,100	27,000	46,000	46,000	65,100	65,100	65,100	34	
35	North Dakota	96	13-6	35	40	30	NP	1	1	2	18,000		32,000		Formula									26,000	40,000	44,000	60,000	64,000	64,000	35	
36	Ohio	96	13-6	35	40	30	NP	1	NR	NR	19,000		31,500		Formula									27,000	39,500	46,000	58,500	71,000	78,000	36	

STATE LEGAL MAXIMUM DIMENSIONS AND WEIGHTS OF MOTOR VEHICLES COMPARED WITH AASHO STANDARDS

Prepared by the Bureau of Public Roads

December 31, 1963

Line	State	Width inches ¹	Height ft.-in.	Length-feet ²					Number of towed units ³			Axle load-pounds				Operating tire inflation pressure pounds per sq. in.	Pounds per engine net horse- power delivered to clutch or equivalent	Gross weight limit			Specified maximum gross weight-pounds ⁴						Practical maximum gross weight-pounds ⁵						Line			
				Single unit					Semi-trailer	Full trailer	Semi-trailer and full trailer	Statutory limit	Including statutory enforcement tolerance	Statutory limit	Including statutory enforcement tolerance			Type of restriction	Any group of axles	Total wheel-base only	Truck		Truck-tractor semitrailer				Other combination	Truck		Truck-tractor semitrailer				Other combination		
				Truck	Bus	Semi-trailer or trailer	Truck tractor semitrailer	Other combination													2-axle	3-axle	3-axle	4-axle	5-axle	2-axle		3-axle	3-axle	4-axle	5-axle					
1	Alabama	96	13-6	40	40	NS	55	NP	1	NP	NP	18,000	19,800	36,000	39,600	NS	NS	Table		X																
2	Alaska	96	12-6	35	40	740	60	60	1	1	2	18,000		32,000		NS	NS	Table	Under 18'	Over 18'			36,000	50,000	50,000	72,000	76,800	76,800	27,800	47,600	47,600	67,400	73,280	NP		
3	Arizona	96	13-6	40	40	NS	65	65	1	1	2	18,000		32,000		NS	NS	Table	Under 18'	Over 18'			36,000	50,000	50,000	72,000	76,800	76,800	26,000	40,000	44,000	58,000	72,000	76,800		
4	Arkansas	96	13-6	40	40	NS	55	55	1	1	NP	18,000		32,000		NS	NS	Table	Under 18'	Over 18'			36,000	50,000	50,000	72,000	76,800	76,800	26,000	40,000	44,000	58,000	72,000	76,800		
5	California	96	13-6	35	40	740	60	65	NR	NR	NP	18,000		32,000		NS	NS	Table	Under 18'	Over 18'			36,000	50,000	50,000	72,000	76,800	76,800	26,000	40,000	44,000	58,000	72,000	76,800		
6	Colorado	106	13-6	35	40	NR	60	1260	1	2	NP	18,000		22,400	36,000	NS	NS	Formula-spec. lim.		X			32,000	53,800	53,800	67,400	73,000	NP	26,000	44,000	44,000	62,000	76,000	76,000		
7	Connecticut	102	12-6	50	50	NR	50	NP	1	NP	NP	22,400		36,000	44,000	NS	NS	Table		X			30,000	46,000	48,000	67,400	73,000	NP	28,000	44,000	48,000	64,000	73,280	73,280		
8	Delaware	96	13-6	40	40	NS	55	55	1	1	NP	20,000		36,000	44,000	NS	NS	Table		X			30,000	46,000	48,000	67,400	73,000	NP	28,000	44,000	48,000	64,000	73,271	73,271		
9	Florida	96	13-6	35	40	740	60	55	1	1	NP	20,000		36,000	44,000	NS	NS	Table		X			30,000	46,000	48,000	67,400	73,000	NP	28,000	44,000	48,000	64,000	73,271	73,271		
10	Georgia	96	13-6	35	40	NR	50	50	1	1	NP	18,000	20,340	36,000	40,680	NS	NS	Formula-spec. lim.		X							63,280	28,340	48,680	48,680	63,280	63,280	63,280	1		
11	Hawaii	108	13-0	40	40	NR	55	65	1	1	2	24,000		32,000		NS	NS	Table		X									32,000	40,000	46,000	64,000	72,000	80,000	1	
12	Idaho	106	14-0	42	42	NR	55	55	1	1	2	20,000		32,000		NS	NS	Table		X									26,000	40,000	44,000	58,000	73,280	76,800	1	
13	Illinois	96	13-6	42	42	NR	55	55	1	1	2	218,000		32,000		NS	NS	Table		X									26,000	40,000	44,000	58,000	72,000	73,280	1	
14	Indiana	106	13-6	36	40	NR	55	2155	1	1	2	2519,000	2532,000	2533,000	NS	NS	Table		X			36,000	50,000	54,000			72,000	27,000	41,000	45,000	59,000	73,000	73,000	1		
15	Iowa	96	13-6	35	40	NR	55	2655	1	1	2	18,000	18,540	32,000	32,960	NS	NS	Table		X									26,540	40,960	45,080	59,500	73,280	73,280	1	
16	Kansas	96	13-6	35	40	NR	55	2850	1	1	NP	18,000		32,000		NS	NS	Table		X			27,000	42,000	42,000	59,640	73,280	NP	26,000	40,000	44,000	58,000	72,000	73,280	1	
17	Kentucky	96	13-6	35	40	NR	55	2850	1	1	NP	18,000	2918,900	2932,000	33,600	NS	NS	Table		X									27,000	42,000	42,000	59,640	73,280	73,280	1	
18	Louisiana	96	13-6	35	40	NR	55	60	1	1	NP	18,000		32,000		NS	NS	Table		X									26,000	40,000	44,000	58,000	72,000	76,000	1	
19	Maine	102	13-6	55	55	NR	55	55	1	1	NP	22,400		32,000		NS	NS	Table		X			32,000	51,800	51,800	62,050	73,280	73,280	30,400	40,000	44,000	58,000	72,000	73,280	1	
20	Maryland	96	13-6	35	40	NR	55	3455	NR	NR	NP	22,400		32,000		NS	NS	Table		X			36,000	60,000	60,000	73,000	73,000	NP	30,400	44,000	48,000	66,400	73,000	NP	1	
21	Massachusetts	96	13-6	35	40	NR	55	NP	1	NP	NP	22,400		32,000		NS	NS	Table		X			36,000	60,000	60,000	73,000	73,000	NP	30,400	44,000	48,000	66,400	73,000	NP	2	
22	Michigan	96	13-6	35	40	40	55	55	1	1	2	37,180		32,000		NS	NS	Table		X									26,000	40,000	44,000	58,000	72,000	73,280	2	
23	Minnesota	96	13-6	40	40	NR	50	50	1	1	NP	18,000		32,000		NS	NS	Table		X									26,000	40,000	44,000	58,000	72,000	73,280	2	
24	Mississippi	96	13-6	35	40	NR	55	55	1	1	NP	18,000		32,000		NS	NS	Table		X									26,000	40,000	44,000	58,000	72,000	73,280	2	
25	Missouri	96	12-6	35	40	NR	50	50	1	1	2	18,000		32,000		NS	NS	Table		X									26,000	40,000	44,000	58,000	72,000	73,280	2	
26	Montana	106	13-6	35	40	NR	60	60	1	1	2	18,000		32,000		NS	NS	Table	Under 18'	Over 18'									26,000	40,000	44,000	58,000	72,000	76,000	2	
27	Nebraska	96	13-6	40	40	NR	60	60	1	1	2	18,000	18,900	32,000	33,600	NS	NS	Table	Under 18'	Over 18'			36,000	54,000	54,000	71,146	71,146	71,146	26,000	40,000	44,000	58,000	72,000	76,000	2	
28	Nevada	96	NR	NR	NR	NR	NR	NR	NR	NR	NR	18,000	18,900	32,000	33,600	NS	NS	Table	Under 18'	Over 18'			36,000	54,000	54,000	71,146	71,146	71,146	26,000	40,000	44,000	58,000	72,000	76,000	2	
29	New Hampshire	96	13-6	35	40	NR	55	55	1	1	NP	22,400		32,000		NS	NS	Table		X			33,400	49,875	49,875	67,200	73,280	73,280	30,400	44,000	48,000	66,400	73,280	73,280	2	
30	New Jersey	4196	413-6	35	40	740	53	50	1	1	NP	22,400	23,520	32,000	33,600	NS	NS	Table	Under 18'	Over 18'									31,520	41,600	55,040	65,120	73,280	73,280	3	
31	New Mexico	4396	433-6	35	40	NR	65	65	1	1	2	21,600		34,320		NS	NS	Table	Under 18'	Over 18'									29,600	42,320	51,200	63,920	76,640	86,400	3	
32	New York	96	13-0	35	40	NR	50	50	1	1	NP	22,400		36,000		NS	NS	Table		X									30,400	44,000	52,800	66,400	71,000	71,000	3	
33	North Carolina	96	13-6	35	40	NR	55	55	1	1	NP	18,000	19,000	36,000	38,000	NS	NS	Table		X			31,500	49,875	49,875	67,200	71,000	71,000	27,000	46,000	46,000	65,000	73,280	73,280	3	
34	North Dakota	4196	413-6	35	40	NR	60	60	1	1	2	18,000		32,000		NS	NS	Table	Under 18'	Over 18'									26,000	40,000	44,000	58,000	72,000	73,280	3	
35	Ohio	96	13-6	35	40	NR	60	60	1	NR	NR	19,000		31,500		NS	NS	Table		X									26,000	40,000	44,000	58,000	71,000	78,000	3	
36	Oklahoma	96	13-6	35	40	NR	55	55	1	1	NP	18,000		32,000		NS	NS																			

ANNEXE C

REGIE DU CAMIONNAGE

Loi de la Régie, article 33

EXTRAIT DE LA LOI DE LA REGIE DES TRANSPORTS

(S.R.Q. 1964, chapitre 228)

Article 33

Les dispositions des articles 30, 31 et 32 ne s'appliquent pas dans le cas de transport.

- e) de matériaux pour la construction ou la réparation de chemins publics.
- f) de bois brut ou n'ayant subi aucune autre opération que le sciage et l'écorçage.
- g) de sable, terre, gravier ou pierre des champs ou pierre concassée.

Note du Comité: Les article 30, 31 et 32, auxquels réfère l'article 33, ont trait à l'obligation d'avoir un permis de la Régie pour établir un service de transport ou pour cesser de l'exploiter, ainsi qu'à l'obligation de faire fixer les taux de transport par la Régie.

ANNEXE D

CEDULE DES JUSTES SALAIRES

Photocopies des taux du camionnage de matériaux - 1945 à 1966

Tableau résumant l'évolution des taux au tonnage

Tableaux résumant l'évolution des taux horaires

1 juin 1945

7

TARIFS SPÉCIAUX
(Toute zone)

SPECIAL RATES
(All zones)

Camions et Chauffeurs	Charge	Tarif horaire Hourly rate	Motor-Truck and Drivers	Weight
Camion de 1 tonne.....	5,500	\$1.65	Truck of 1 ton.....	5,500
" " 1½ ".....	7,000	1.75	" " 1½ ".....	7,000
" " 2 tonnes.....	8,500	2.25	" " 2 tons.....	8,500
" " 3 " et plus.....	10,000	2.50	" " 3 " and more.....	10,000

NOTE

Les ingénieurs du ministère de la Voirie ou de tout autre ministère intéressé élaboreront eux-mêmes le système d'épreuve devant servir à l'établissement de la rémunération des camionneurs et chauffeurs préposés au transport à la verge cube.

With regards to transportation by the cubic yard the engineers of the Department of Roads or of all other interested departments will themselves establish the *test* system to be used as a basis for the remuneration of motor-truck owners and chauffeurs.

1 avril 1947

TARIFS SPECIAUX
(Toute zone)

SPECIAL RATES
(All zones)

Camions et Chauffeurs	Charge	Tarif horaire Hourly rate	Motor-Truck and Drivers	Weight
Camion de 1 tonne.....	5,500	\$1.75	Truck of 1 ton.....	5,500
" " 1½ ".....	7,000	2.00	" " 1½ ".....	7,000
" " 2 tonnes.....	8,500	2.50	" " 2 tons.....	8,500
" " 3 " et plus.....	10,000	3.00	" " 3 " and more.....	10,000

NOTE

Les ingénieurs du ministère de la Voirie ou de tout autre ministère intéressé élaboreront eux-mêmes le système d'épreuve devant servir à l'établissement de la rémunération des camionneurs et chauffeurs préposés au transport à la verge cube.

With regard to transportation by the cubic yard, the engineers of the Department of Roads or of any other Department will themselves establish the *test* system to be used as a basis for the remuneration of motor-truck owners and chauffeurs.

5

1 mai 1948

TRANSPORT (sable, gravier, pierre, etc.)
TARIFS SPÉCIAUX
(Toute zone)

TRANSPORT (sand, gravel, stone, etc.)
SPECIAL RATES
(All zones)

Camions et Chauffeurs	Charge	Tarif horaire Hourly rate	Motor-Truck and Drivers	Weight
Camion de 1 à 2 tonnes.....	5/7,000	\$2.00	Truck of 1 to 2 tons.	5/7,000
" " 2 tonnes.	8,500	2.50	" " 2 tons.	8,500
" " 3 "	10,000	3.00	" " 3 "	10,000
" " 4 "	12,000	3.50	" " 4 "	12,000
" " 4 " spécial.....	16/21,000	4.50	" " 4 " Special.....	16/21,000
" " 5 " spécial.....	20/26,000	5.00	" " 5 " Special.....	20/26,000

NOTE

Les ingénieurs du ministère de la Voirie ou de tout autre ministère intéressé élaboreront eux-mêmes le système d'épreuve devant servir à l'établissement de la rémunération des camionneurs et chauffeurs préposés au transport à la tonne-mille.

As for transportation paid on a ton-mile basis the engineers of the Department of Roads or of any other Department concerned shall themselves establish the *test* system to be used as a basis for the remuneration of motor-truck owners and drivers.

1 mai 1950

6

TRANSPORT (sable, gravier, pierre, etc.)

TRANSPORT (sand, gravel, stone, etc.)

TARIFS SPÉCIAUX

SPECIAL RATES

(Toute zone)

(All zones)

Camions et Chauffeurs	Charge	Tarif horaire — Hourly rate	Motor-Truck and Drivers	Weight
Camion de 1 à 2 tonnes.....	5/7,000	\$2.00	Truck of 1 to 2 tons.....	5/7,000
" " 2 à 2½ tonnes.....	8/9,500	2.50	" " 2 to 2½ tons.....	8/9,500
" " 3 tonnes.....	10,000	3.00	" " 3 tons.....	10,000
" " 4 ".....	12,000	3.50	" " 4 ".....	12,000
" " 4 " spécial.....	16/21,000	4.50	" " 4 " Special.....	16/21,000
" " 5 ".....	20/26,000	5.00	" " 5 ".....	20/26,000

NOTE

Les ingénieurs du ministère de la Voirie ou de tout autre ministère intéressé élaboreront eux-mêmes le système d'épreuve devant servir à l'établissement de la rémunération des camionneurs et chauffeurs préposés au transport à la tonne-mille.

As for transportation paid on a ton-mile basis the engineers of the Department of Roads or of any other Department concerned shall themselves establish the *test* system to be used as a basis for the remuneration of motor-truck owners and drivers.

1er juin 1951

TRANSPORT (sable, gravier, pierre, etc.)

TRANSPORT (sand, gravel, stone, etc.)

TARIFS SPÉCIAUX

SPECIAL RATES

(Toute zone)

(All zones)

Camions et Chauffeurs	Charge	Tarif horaire — Hourly rate	Motor-Truck and Drivers	Weight
Camion de 1 à 2 tonnes.	5/7,000	\$2.00	Truck of 1 to 2 tons.	5/7,000
" " 2 à 2½ tonnes.	8 9,500	2.50	" " 2 to 2½ tons.	8/9,500
" " 3 tonnes.	10,600	3.25	" " 3 tons.	10,600
" " 4 " "	12,600	3.75	" " 4 " "	12,600
" " 4 " spécial.	16/21,000	5.00	" " 4 " Special.	16/21,000
" " 5 " " et plus.	20/26,000	6.00	" " 5 " " and more.	20/26,000

TAUX A LA TONNE-MILLE

TON-MILE RATES

ZONE I: Cette zone comprend les comtés de l'Islet, Kamouraska, Rivière du Loup, Témiscouata, Rimouski, Matapédia, Matane, Gaspé-Nord et Sud, Les Iles de la Madeleine, Charlevoix, Saguenay, Abitibi, Témiscamingue, Pontiac, Gatineau, Lac Saint-Jean, Roberval et Chicoutimi.

Dans ces comtés, le taux à la tonne-mille sera de 12c. pour le premier mille et 7c., pour chaque mille additionnel jusqu'à 20 milles, et au delà 6c. la tonne, pour chaque mille additionnel.

Toutefois, si la distance totale du charroyage est de 3 milles ou moins, le taux fixe sera de 30c. la tonne.

ZONE II: Cette zone comprend tous les autres comtés de la province, non compris dans la zone I, ci-dessus.

Les taux de cette zone seront les suivants: 12c. la tonne, pour le premier mille, et 6c. pour chaque mille additionnel jusqu'à 20 milles. Au delà de 20 milles, 5c. le mille. Si la distance est de 3 milles ou moins, le taux fixe sera de 25c. la tonne.

ZONE I: This zone comprises the counties of l'Islet, Kamouraska, Rivière-du-Loup, Témiscouata, Rimouski, Matapédia, Matane, Gaspé-North and South, Madeleine Islands, Charlevoix, Saguenay, Abitibi, Témiscamingue, Pontiac, Gatineau, Lake St. John, Roberval and Chicoutimi.

In these counties, the ton-mile rate shall be \$0.12 for the first mile and \$0.07 for each additional mile up to 20, and then \$0.06 per ton for each additional mile.

However, where the whole transportation distance does not exceed 3 miles, the flat rate shall be \$0.30 per ton.

ZONE II: This zone comprises all other counties of the province, not including zone I above.

The rates applying to this zone shall be as follows: \$0.12 per ton for the first mile and \$0.06 for each additional mile up to 20 miles. In excess of 20 miles, the rate per ton-mile shall be \$0.05. Where the entire transportation distance does not exceed 3 miles, the flat rate shall be \$0.25 per ton-mile.

1 mai 1953

G

TRANSPORT (sable, gravier, pierre, etc.)

TRANSPORT (asphalt, gravel, stone, etc.)

TARIFS SPÉCIAUX

SPECIAL RATES

(Toute zone)

(All zones)

Camions et Chauffeurs	Charge	Tarif horaire — Hourly rate	Motor-Truck and Drivers	Weight
Camion de 1 à 1½ tonnes (service)	5/7,000 lvs	\$2.00	Truck of 1 to 1½ tons (service)	5/7,000 lbs
" " 2 à 2½ tonnes	8/9,500 lvs	2.50	" " 2 to 2½ tons	8/9,500 lbs
" " 3 tonnes	10,000 lvs	3.25	" " 3 tons	10,000 lbs
" " 4 "	12,000 lvs	4.00	" " 4 "	12,000 lbs
" " 5 "	14,000 lvs	4.50	" " 5 "	14,000 lbs
" " 4 " spécial	16/21,000 lvs	5.00	" " 4 " Special	16/21,000 lbs
" " 5 " " et plus	20/26,000 lvs	6.00	" " 5 " " and more	20/26,000 lbs

TAUX A LA TONNE-MILLE

TON-MILE RATES

ZONE I: Cette zone comprend les comtés de l'Islet, Kamouraska, Rivière du Loup, Témiscouata, Rimouski, Matapédia, Matane, Gaspé-Nord et Sud, Les Iles de la Madeleine, Charlevoix, Saguenay, Abitibi, Témiscamingue, Pontiac, Gatineau, Lac Saint-Jean, Roberval et Chicoutimi.

ZONE I: This zone comprises the counties of L'Islet, Kamouraska, Rivière-du-Loup, Témiscouata, Rimouski, Matapédia, Matane, Gaspé-North and South, Madeleine Islands, Charlevoix, Saguenay, Abitibi, Témiscamingue, Pontiac, Gatineau, Lake St. John, Roberval and Chicoutimi.

Dans ces comtés, le taux à la tonne-mille sera de 12c. pour le premier mille et 6c. pour chaque mille additionnel jusqu'à 20 milles, et au-delà 6c. la tonne, pour chaque mille additionnel.

In these counties, the ton-mile rate shall be \$0.12 for the first mile and \$0.07 for each additional mile up to 20, and then \$0.06 per ton for each additional mile.

Toutefois, si la distance totale du charroyage est de 3 milles ou moins, le taux fixe sera de 30c. la tonne.

However, where the whole transportation distance does not exceed 3 miles, the flat rate shall be \$0.30 per ton.

ZONE II: Cette zone comprend tous les autres comtés de la province, non compris dans la zone I, ci-dessus.

ZONE II: This zone comprises all other counties of the province, not including zone I above.

Les taux de cette zone seront les suivants: 12c. la tonne, pour le premier mille, et 6c. pour chaque mille additionnel jusqu'à 20 milles. Au-delà de 20 milles, 5c. le mille. Si la distance est de 3 milles ou moins, le taux fixe sera de 25c. la tonne.

The rates applying to this zone shall be as follows: \$0.12 per ton for the first mile and \$0.06 for each additional mile up to 20 miles. In excess of 20 miles, the rate per ton-mile shall be \$0.05. Where the entire transportation distance does not exceed 3 miles, the flat rate shall be \$0.25 per ton-mile.

P. S. Les distances de transport pourront être vérifiées par l'ingénieur du ministère intéressé.

P. S. Trucking distances may be verified with the engineer of the concerned department.

Voir lettre du 25 mai du ministre de la Voirie et réponse du 26 du ministre du Travail: 12c. la tonne-mille pour le premier mille et 6c. ou 5c. la tonne-mille-moyenne additionnelle, suivant la région. Ne s'applique pas aux travaux faits à la journée par le département.

1er juin 1955

6

TRANSPORT
(Asphalte, gravier, pierre, etc.)
TARIFS SPÉCIAUX
(Toute zone)

TRANSPORT
(Asphalt, gravel, stone, etc.)
SPECIAL RATES
(All zones)

Camions et Chauffeurs	Tarif horaire Hourly rate	Motor-Truck and Drivers
Camion de 1½ à 2 tonnes (service).....	\$2.00	Truck of 1½ to 2 tons (service)
" " 2½ tonnes.....	2.50	" " 2½ tons
" " 3 "	3.25	" " 3 "
" " 4 "	4.00	" " 4 "
" " 5 "	5.00	" " 5 "
" " 6 " (spécial).....	6.00	" " 6 " (Special)
" " 7 " et plus.....	7.00	" " 7 " and more

TAUX A LA TONNE-MILLE

TON-MILE RATES

- ZONE I: Cette zone comprend les comtés de l'Islet, Kamouraska, Rivière du Loup, Témiscouata, Rimouski, Matapédia, Matane, Gaspé-Nord et Sud, Les Iles de la Madeleine, Charlevoix, Saguenay, Abitibi, Témiscamingue, Pontiac, Gatineau, Lac Saint-Jean, Roberval et Chicoutimi.
- Dans ces comtés, le taux à la tonne-mille sera de 18¢, pour le premier mille, et 6¢, pour chaque mille additionnel.
- ZONE II: Cette zone comprend tous les autres comtés de la province, non compris dans la zone I, ci-dessus.
- Les taux de cette zone seront les suivants: 18¢, la tonne, pour le premier mille, et 5¢, pour chaque mille additionnel.

- ZONE I: This zone comprises the counties of L'Islet, Kamouraska, Rivière-du-Loup, Témiscouata, Rimouski, Matapédia, Matane, Gaspé-North and South, Magdalen Islands, Charlevoix, Saguenay, Abitibi, Témiscamingue, Pontiac, Gatineau, Lake St. John, Roberval and Chicoutimi.
- In these counties, the ton-mile rate shall be 18¢, for the first mile and 6¢, for each additional mile.
- ZONE II: This zone comprises all other counties of the province, not including Zone I above.
- The rates applying to this zone shall be as follows: 18¢, per ton for the first mile, and 5¢, for each additional mile.

P.S.—Les distances de transport pourront être vérifiées par l'ingénieur du ministère intéressé.

P.S.—Trucking distances may be verified by engineer of the concerned department.

1er juin 1956

TRANSPORT
(asphalte, gravier, pierre, etc.)
TARIFS SPÉCIAUX
(Toute zone)

TRANSPORT
(Asphalt, gravel, stone, etc.)
SPECIAL RATES
----- (All zones) -----

Camions et Chauffeurs	Tarif horaire Hourly rate	Motor-Truck and Drivers
Camion de 1½ à 2 tonnes (service).....	\$2.25	Truck of 1½ to 2 tons (service).....
" " 2½ tonnes.....	3.00	" " 2½ tons
" " 3 et 4 tonnes.....	3.50	" " 3 and 4 tons
" " 4 tonnes spécial.....	4.00	" " 4 tons special
" " 5 " "	5.00	" " 5 " "
" " 6 " "	6.00	" " 6 " "
" " 7 " "	7.00	" " 7 " "

TAUX A LA TONNE-MILLE

TON-MILE RATES

ZONE I: Cette zone comprend les comtés de l'Islet, Kamouraska, Rivière du Loup, Témiscouata, Rimouski, Matapédia, Matane, Gaspé-Nord et Sud et Bonaventure. Les Iles de la Madeleine, Charlevoix, Saguenay, Abitibi, Témiscamingue, Pontiac, Gatineau, Lac Saint-Jean, Roberval et Chicoutimi.

Dans ces comtés, le taux à la tonne-mille sera de 18 ¢, pour le premier mille et 6 ¢, pour chaque mille additionnel.

ZONE II: Cette zone comprend tous les autres comtés de la province, non compris dans la zone I, ci-dessus.

Les taux de cette zone seront les suivants: 13 ¢, la tonne, pour le premier mille, et 5 ¢, pour chaque mille additionnel.

P.S.—Les distances de transport pourront être vérifiées par l'ingénieur du ministère intéressé.

ZONE I: This zone comprises the counties of L'Islet, Kamouraska, Rivière-du-Loup, Témiscouata, Rimouski, Matapédia, Matane and Bonaventure, Gaspé-North and South, Magdalen Islands, Charlevoix, Saguenay, Abitibi, Témiscamingue, Pontiac, Gatineau, Lake St. John, Roberval and Chicoutimi.

In these counties, the ton-mile rate shall be 18 ¢, for the first mile and 6 ¢ for each additional mile.

ZONE II: This zone comprises all other counties of the province, not including Zone I above.

The rates applying to this zone shall be as follows: 13 ¢, per ton for the first mile, and 5 ¢, for each additional mile.

P.S.—Trucking distances may be verified by the engineer of the concerned department.

1er mai 1958

6

TRANSPORT
(asphalte, gravier, pierre, etc.)
TARIFS SPÉCIAUX
(Toute zone)

TRANSPORT
(sphalt, gravel, stone, etc.)
SPECIAL RATES
(All zones)

Camions et Chauffeurs	Capacité	Tarif horaire —— Hourly rate	Motor-Truck and Drivers	Charge
Camion de 1½ à 2 tonnes (service)		\$2.50	Truck of 1½ to 2 tons (service)	
" " 2½ tonnes.... "		3.25	" " 2½ tons.... "	
" " 3 tonnes (service).....	Spécifiée	3.50	" " 3 tons (service).....	Manufacturer's
" " 4 tonnes et plus (service)	par le	4.00	" " 4 tons and more (service)	rated
" " 3 tonnes (standard)...	manufacturier	4.00	" " 3 tons (standard).....	capacity
" " 4 tonnes.....	du véhicule	4.50	" " 4 tons.....	
" " 5 ".....		5.50	" " 5 ".....	
" " 6 ".....		6.50	" " 6 ".....	
" " 7 ".....		7.50	" " 7 ".....	

TAUX À LA TONNE-MILLE

ZONE I: Cette zone comprend les comtés de l'Islet, Kamouraska, Rivière-du-Loup, Témiscouata, Rimouski, Matapédia, Matane, Gaspé-Nord et Sud et Bonaventure, Les Îles de la Madeleine, Charlevoix, Saguenay, Abitibi, Témiscamingue, Pontiac, Gatineau, Lac Saint-Jean, Roberval et Chicoutimi.

Dans ces comtés, le taux à la tonne-mille sera de 18 cts, pour le premier mille et 0.07 cts, pour chaque mille additionnel.

ZONE II: Cette zone comprend tous les autres comtés de la province, non compris dans la zone I ci-dessus.

Les taux de cette zone seront les suivants: 18 cts la tonne, pour le premier mille et 0.06 cts, pour chaque mille additionnel.

P.S.—Les distances de transport pourront être vérifiées par l'ingénieur du ministère intéressé.

NOTE SPÉCIALE

Concernant le transport à la verge-mille, les taux seront de 35% à 50% plus élevés qu'à la tonne-mille.

TON-MILE RATES

ZONE I: This zone comprises the counties of L'Islet, Kamouraska, Rivière-du-Loup, Témiscouata, Rimouski, Matapédia, Matane and Bonaventure, Gaspé-North and South, Magdalen Islands, Charlevoix, Saguenay, Abitibi, Témiscamingue, Pontiac, Gatineau, Lake St. John, Roberval and Chicoutimi.

In these counties, the ton-mile rate shall be 18 cts., for the first mile and 0.07 cts., for each additional mile.

ZONE II: This zone comprises all other counties of the province, not including Zone I above.

The rates applying to this zone shall be as follows: 18 cts. per ton, for the first mile and 0.06 cts., for each additional mile.

P.S.—Trucking distances may be controlled by the engineer of the department concerned.

SPECIAL NOTE

As regards yard-mile transport, the rates shall be from 35% to 50% higher than ton-mile rates.

1er juin 1960

TRANSPORT
(aspalte, gravier, pierre, etc.)
TARIFS SPÉCIAUX
(Toute zone)

TRANSPORT
(sphait, gravel, stone, etc.)
SPECIAL RATES
(All zones)

Camions et Chauffeurs	Capacité	Tarif horaire Hourly rate	Motor-Truck and Drivers	Charge
Camion de 1½ à 2 tonnes (service)	Spécifiée par le manufacturier du véhicule	\$2.75	Truck of 1½ to 2 tons (service)	Manufacturer's rated capacity
" " 2½ tonnes		3.55	" " 2½ tons	
" " 3 tonnes (service)		3.85	" " 3 tons (service)	
" " 4 tonnes et plus (service)		4.40	" " 4 tons and more (service)	
" " 3 tonnes (standard)		4.40	" " 3 tons (standard)	
" " 4 tonnes		4.95	" " 4 tons	
" " 5 "		6.05	" " 5 "	
" " 6 "		7.15	" " 6 "	
" " 7 "		8.25	" " 7 "	

TAUX À LA TONNE-MILLE

ZONE I: Cette zone comprend les comtés de l'Islet, Kamouraska, Rivière-du-Loup, Témiscouata, Rimouski, Matapédia, Matane, Gaspé-Nord et Sud et Bonaventure, Les Îles de la Madeleine, Charlevoix, Saguenay, Abitibi, Témiscamingue, Pontiac, Gatineau, Lac Saint-Jean, Roberval et Chicoutimi.
Dans ces comtés, le taux à la tonne-mille sera de 20 cts, pour le premier mille et 0.06 cts, pour chaque mille additionnel.

ZONE II: Cette zone comprend tous les autres comtés de la province, non compris dans la zone I ci-dessus.
Les taux de cette zone seront les suivants: 20 cts la tonne, pour le premier mille et 0.05 cts, pour chaque mille additionnel.

P.S.— Les distances de transport pourront être vérifiées par l'ingénieur du ministère intéressé.

NOTE SPÉCIALE

Concernant le transport à la verge cube-mille, les taux seront calculés selon le poids spécifique du matériau, établi et vérifié par les parties contractantes.

TON-MILE RATES

ZONE I: This zone comprises the counties of L'Islet, Kamouraska, Rivière-du-Loup, Témiscouata, Rimouski, Matapédia, Matane and Bonaventure, Gaspé-North and South, Magdalen Islands, Charlevoix, Saguenay, Abitibi, Témiscamingue, Pontiac, Gatineau, Lake St. John, Roberval and Chicoutimi.
In these counties, the ton-mile rate shall be 20 cts., for the first mile and 0.06 cts., for each additional mile.

ZONE II: This zone comprises all other counties of the province, not including Zone I above.
The rates applying to this zone shall be as follows: 20 cts. per ton, for the first mile and 0.05 cts., for each additional mile.

P.S.— Trucking distances may be controlled by the engineer of the department concerned.

SPECIAL NOTE

As regards to the cubic yard mile transport, the rates shall be calculated according to the specific weight of the materials as established and verified by the ~~contractants~~ covenanters.

1er juillet 1961

7

TRANSPORT
(asphalte, gravier, pierre, etc.)
TARIFS SPÉCIAUX
(Toute zone)

TRANSPORT
(asphalt, gravel, stone, etc.)
SPECIAL RATES
(All zones)

Camions et Chauffeurs	Capacité	Tarif horaire Hourly rate	Motor-Truck and Drivers	Charge
Camion de 10,000 lbs		\$2.75	Truck of 10,000 lbs	
" " 14,000 "	Pesanteur maximum apposée sur le véhicule, spécifiée par le manufacturier.	3.55	" " 14,000 "	Gross vehicle weight affixed on the truck by the manufacturer.
" " 16,000 "		4.40	" " 16,000 "	
" " 18,000 "		4.95	" " 18,000 "	
" " 19,000 "		6.05	" " 19,000 "	
" " 21,000 "		7.15	" " 21,000 "	
" " 25,000 "		8.25	" " 26,000 "	

TAUX À LA TONNE-MILLE

TON-MILE RATES

ZONE I: Cette zone comprend les comtés de l'Islet, Kamouraska, Rivière-du-Loup, Témiscouata, Rimouski, Matapédia, Matane, Gaspé-Nord et Sud et Bonaventure, Les Îles de la Madeleine, Charlevoix, Saguenay, Abitibi, Témiscamingue, Pontiac, Gatineau, Lac Saint-Jean, Roberval, Chicoutimi et Duplessis.

Dans ces comtés, le taux à la tonne-mille sera de 20 cts, pour le premier mille et 0.06 cts, pour chaque mille additionnel.

ZONE II: Cette zone comprend tous les autres comtés de la province, non compris dans la zone I ci-dessus.

Les taux de cette zone seront les suivants: 20 cts la tonne, pour le premier mille et 0.05 cts, pour chaque mille additionnel.

P.S.— Les distances de transport pourront être vérifiées par l'ingénieur du ministère intéressé.

ZONE I: This zone comprises the counties of L'Islet, Kamouraska, Rivière-du-Loup, Témiscouata, Rimouski, Matapédia, Matane and Bonaventure, Gaspé-North and South, Magdalen Islands, Charlevoix, Saguenay, Abitibi, Témiscamingue, Pontiac, Gatineau, Lake St. John, Roberval, Chicoutimi and Duplessis.

In these counties, the ton-mile rate shall be 20 cts., for the first mile and 0.06 cts., for each additional mile.

ZONE II: This zone comprises all other counties of the province, not including Zone I above.

The rates applying to this zone shall be as follows: 20 cts. per ton, for the first mile and 0.05 cts., for each additional mile.

P.S.— Trucking distances may be controlled by the engineer of the department concerned.

NOTE SPÉCIALE

SPECIAL NOTE

Concernant le transport à la verge cube-mille, les taux seront calculés selon le poids spécifique du matériau, établi et vérifié par les parties contractantes.

As regards to the cubic yard mile transport, the rates shall be calculated according to the specific weight of the materials as established and verified by the covenanters.

1er juin 1962

7

TRANSPORT
(asphalte, gravier, pierre, etc.)

TARIFS SPÉCIAUX
(Toute zone)

TRANSPORT
(asphalt, gravel, stone, etc.)

SPECIAL RATES
(All zones)

Camion et chauffeur inclus — Motor truck and driver included

Verges cubes transportées	Tarif horaire Hourly rate	Cubic yards carried
Camions chargés de 4 verges cubes	\$3.24	Truck load 4 cubic yards
" " " 5 " "	4.05	" " 5 " "
" " " 6 " "	4.83	" " 6 " "
" " " 7 " "	5.67	" " 7 " "
" " " 8 " "	6.48	" " 8 " "
" " " 9 " "	7.29	" " 9 " "
" " " 10 " "	8.10	" " 10 " "
" " " 11 " "	8.91	" " 11 " "
" " " 12 " "	9.72	" " 12 " "

TAUX À LA TONNE-MILLE

ZONE I: Cette zone comprend les comtés de l'Islet, Kamouraska, Rivière-du-Loup, Témiscouata, Rimouski, Matapédia, Matane, Gaspé-Nord et Sud et Bonaventure, Les Iles de la Madeleine, Charlevoix, Saguenay, Abitibi, Témiscamingue, Pontiac, Gatineau, Lac Saint-Jean, Roberval, Chicoutimi et Duplessis.

Dans ces comtés, le taux à la tonne-mille sera de 20 cts, pour le premier mille et 0.06 cts, pour chaque mille additionnel.

ZONE II: Cette zone comprend tous les autres comtés de la province, non compris dans la zone I ci-dessus.

Les taux de cette zone seront les suivants: 20 cts la tonne, pour le premier mille et 0.05 cts, pour chaque mille additionnel.

P.S.— Les distances de transport pourront être vérifiées par l'ingénieur du ministère intéressé.

NOTE SPÉCIALE

Concernant le transport à la verge cube-mille, les taux seront calculés selon le poids spécifique du matériau, établi et vérifié par les parties contractantes.

TON-MILE RATES

ZONE I: This zone comprises the counties of L'Islet, Kamouraska, Rivière-du-Loup, Témiscouata, Rimouski, Matapédia, Matane and Bonaventure, Gaspé-North and South, Magdalen Island, Charlevoix, Saguenay, Abitibi, Témiscamingue, Pontiac, Gatineau, Lake St. John, Roberval, Chicoutimi and Duplessis.

In these counties, the ton-mile rate shall be 20 cts., for the first mile and 0.06 cts., for each additional mile.

ZONE II: This zone comprises all other counties of the province, not including Zone I above.

The rates applying to this zone shall be as follows: 20 cts. per ton, for the first mile and 0.05 cts., for each additional mile.

P.S.— Trucking distances may be controlled by the engineer of the department concerned.

SPECIAL NOTE

As regards to the cubic yard mile transport, the rates shall be calculated according to the specific weight of the materials as established and verified by the covenanters.

10 mai 1963

7

TRANSPORT
(asphalte, gravier, pierre, etc.)
TARIFS SPÉCIAUX
(Toute Zone)

TRANSPORT
(asphalt, gravel, stone, etc.)
SPECIAL RATES
(All zones)

Camion et chauffeur inclus — Motor truck and driver included

Verges cubes transportées	Tarif horaire Hourly rate	Cubic yards carried
Camions chargés de 4 verges cubes	\$3.24	Truck load 4 cubic yards
" " " 5 " "	4.05	" " 5 " "
" " " 6 " "	4.86	" " 6 " "
" " " 7 " "	5.67	" " 7 " "
" " " 8 " "	6.48	" " 8 " "
" " " 9 " "	7.29	" " 9 " "
" " " 10 " "	8.10	" " 10 " "
" " " 11 " "	8.91	" " 11 " "
" " " 12 " "	9.72	" " 12 " "

TAUX A LA TONNE-MILLE

ZONE I: Cette zone comprend les comtés de l'Islet, Kamouraska, Rivière-du-Loup, Témiscouata, Rimouski, Matapédia, Matane, Gaspé-Nord et Sud et Bonaventure, Les Îles de la Madeleine, Charlevoix, Saguenay, Abitibi, Témiscamingue, Pontiac, Gatineau, Lac Saint-Jean, Roberval, Chicoutimi et Duplessis.

Dans ces comtés, le taux à la tonne-mille sera de 20 cts, pour le premier mille et 0.06 cts, pour chaque mille additionnel.

ZONE II: Cette zone comprend tous les autres comtés de la province, non compris dans la zone I ci-dessus.

Les taux de cette zone seront les suivants: 20 cts la tonne, pour le premier mille et 0.05 cts, pour chaque mille additionnel.

P.S. — Les distances de transport pourront être vérifiées par l'ingénieur du ministère intéressé.

NOTE SPÉCIALE

Concernant le transport à la verge cube-mille, les taux seront calculés selon le poids spécifique du matériau, établi et vérifié par les parties contractantes.

TON-MILE RATES

ZONE I: This zone comprises the counties of L'Islet, Kamouraska, Rivière-du-Loup, Témiscouata, Rimouski, Matapédia, Matane and Bonaventure, Gaspé-North and South, Magdalen Island, Charlevoix, Saguenay, Abitibi, Témiscamingue, Pontiac, Gatineau, Lake St. John, Roberval, Chicoutimi and Duplessis.

In these counties, the ton-mile rate shall be 20 cts., for the first mile and 0.06 cts., for each additional mile.

ZONE II: This zone comprises all other counties of the province, not including Zone I above.

The rates applying to this zone shall be as follows: 20 cts. per ton, for the first mile and 0.05 cts., for each additional mile.

P.S. — Trucking distances may be controlled by the engineer of the department concerned.

SPECIAL NOTE

As regards to the cubic yard mile transport, the rates shall be calculated according to the specific weight of the materials as established and verified by the covenanters.

1er mai 1964

7

TRANSPORT
(asphalte, gravier, pierre, etc.)
TARIFS SPÉCIAUX
(Toute Zone)

TRANSPORT
(asphalt, gravel, stone, etc.)
SPECIAL RATES
(All zones)

TRANSPORT

L'Entrepreneur et le Sous-entrepreneur sont tenus de rémunérer leurs camionneurs selon les taux ci-dessous, que le contrat soit verbal ou par écrit.

TRANSPORT

The contractor and the sub-contractor shall pay their truckers according to the rates mentioned hereunder, whether the contract be verbal or in writing.

Camion et chauffeur inclus — Motor truck and driver included

Verges cubes transportées	Tarif horaire Hourly rate	Cubic yards carried
Camions chargés de 4 verges cubes	\$3.24	Truck load 4 cubic yards
" " " 5 " "	4.05	" " 5 " "
" " " 6 " "	4.86	" " 6 " "
" " " 7 " "	5.67	" " 7 " "
" " " 8 " "	6.48	" " 8 " "
" " " 9 " "	7.29	" " 9 " "
" " " 10 " "	8.10	" " 10 " "
" " " 11 " "	8.91	" " 11 " "
" " " 12 " "	9.72	" " 12 " "

TAUX À LA TONNE-MILLE

TON-MILE RATES

ZONE I: Cette zone comprend les comtés de l'Islet, Kamouraska, Rivière-du-Loup, Témiscouata, Rimouski, Matapédia, Matane, Gaspé-Nord et Sud et Bonaventure, Les Îles de la Madeleine, Charlevoix, Saguenay, Abitibi, Témiscamingue, Pontiac, Gatineau, Lac Saint-Jean, Roberval, Chicoutimi et Duplessis.
Dans ces comtés, le taux à la tonne-mille sera de 20 cts, pour le premier mille et 0.06 cts, pour chaque mille additionnel.

ZONE I: This zone comprises the counties of l'Islet, Kamouraska, Rivière-du-Loup, Témiscouata, Rimouski, Matapédia, Matane and Bonaventure, Gaspé-North and South, Magdalen Island, Charlevoix, Saguenay, Abitibi, Témiscamingue, Pontiac, Gatineau, Lake St. John, Roberval, Chicoutimi and Duplessis.
In these counties, the ton-mile rate shall be 20 cts., for the first mile and 0.06 cts., for each additional mile.

ZONE II: Cette zone comprend tous les autres comtés de la province, non compris dans la zone I ci-dessus.
Les taux de cette zone seront les suivants: 20 cts la tonne, pour le premier mille et 0.05 cts, pour chaque mille additionnel.

ZONE II: This zone comprises all other counties of the province, not including Zone I above.
The rates applying to this zone shall be as follows: 20 cts. per ton, for the first mile and 0.05 cts., for each additional mile.

P.S. — Les distances de transport pourront être vérifiées par l'ingénieur du ministère intéressé.

P.S. — Trucking distances may be controlled by the engineer of the department concerned.

NOTE SPÉCIALE

SPECIAL NOTE

Concernant le transport à la verge cube-mille, les taux seront calculés selon le poids spécifique du matériau, établi et vérifié par les parties contractantes.

As regards to the cubic yard mile transport, the rates shall be calculated according to the specific weight of the materials as established and verified by the covenanters.

1er mai 1965

7

TRANSPORT
(asphalte, gravier, pierre, etc.)
TARIFS SPÉCIAUX
(Toute Zone)

TRANSPORT
(asphalt, gravel, stone, etc.)
SPECIAL RATES
(All zones)

TRANSPORT

L'Entrepreneur et le Sous-entrepreneur sont tenus de rémunérer leurs camionneurs selon les taux ci-dessous, que le contrat soit verbal ou par écrit.

Ces dispositions ne s'appliquent qu'à l'artisan camionneur et non à une entreprise de transport.

TRANSPORT

The contractor and the sub-contractor shall pay their truckers according to the rates mentioned hereunder, whether the contract be verbal or in writing.

These provisions cover artisan truckers only and not transport concerns.

Camion et chauffeur inclus — Motor truck and driver included

Verges cubes transportées	Tarif horaire Hourly rate	Cubic yards carried
Camions chargés de 4 verges cubes	\$3.24	Truck load 4 cubic yards
" " " 5 " "	4.05	" " 5 " "
" " " 6 " "	4.86	" " 6 " "
" " " 7 " "	5.67	" " 7 " "
" " " 8 " "	6.48	" " 8 " "
" " " 9 " "	7.29	" " 9 " "
" " " 10 " "	8.10	" " 10 " "
" " " 11 " "	8.91	" " 11 " "
" " " 12 " "	9.72	" " 12 " "

TAUX À LA TONNE-MILLE

TON-MILE RATES

ZONE I: Cette zone comprend les comtés de l'Islet, Kamouraska, Rivière-du-Loup, Témiscouata, Rimouski, Matapédia, Matane, Gaspé-Nord et Sud et Bonaventure, Les Îles de la Madeleine, Charlevoix, Saguenay, Abitibi, Témiscamingue, Pontiac, Gatineau, Lac Saint-Jean, Roberval, Chicoutimi, Duplessis et Saguenay.

Dans ces comtés, le taux à la tonne-mille sera de 20 cts, pour le premier mille et 0.06 cts, pour chaque mille additionnel.

ZONE II: Cette zone comprend tous les autres comtés de la province, non compris dans la zone I ci-dessus.

Les taux de cette zone seront les suivants: 20 cts la tonne, pour le premier mille et 0.05 cts, pour chaque mille additionnel.

P.S. — Les distances de transport pourront être vérifiées par l'ingénieur du ministère intéressé.

NOTE SPÉCIALE

Concernant le transport à la verge cube-mille, les taux seront calculés selon le poids spécifique du matériau, établi et vérifié par les parties contractantes.

ZONE I: This zone comprises the counties of L'Islet, Kamouraska, Rivière-du-Loup, Témiscouata, Rimouski, Matapédia, Matane and Bonaventure, Gaspé-North and South, Magdalen Island, Charlevoix, Saguenay, Abitibi, Témiscamingue, Pontiac, Gatineau, Lake St. John, Roberval, Chicoutimi, Duplessis and Saguenay.

In these counties, the ton-mile rate shall be 20 cts., for the first mile and 0.06 cts., for each additional mile.

ZONE II: This zone comprises all other counties of the province, not including Zone I above.

The rates applying to this zone shall be as follows: 20 cts. per ton, for the first mile and 0.05 cts., for each additional mile.

P.S. — Trucking distances may be controlled by the engineer of the department concerned.

SPECIAL NOTE

As regards to the cubic yard mile transport, the rates shall be calculated according to the specific weight of the materials as established and verified by the covenantors.

CEDULE DES JUSTES SALAIRES - EVOLUTION DES TAUX A LA TONNE-MILLE

<u>1950</u>		<u>1951</u>	<u>1953-55-56</u>	<u>1958</u>	<u>1960 à 1966</u>
		<u>ZONE I</u>	<u>ZONE I</u>	<u>ZONE I</u>	<u>ZONE I</u>
	1er mille:	.12	.18	.18	.20
Les ingénieurs	2iè à 20iè:	.07			
de la Voirie	ensuite:	.06	.06	.07	.06
ou de tout autre					
ministère inté-	Pour parcours				
ressé élaborent	de 3 milles				
eux-mêmes les	ou moins:	.30			
taux à la tonne.		<u>ZONE II</u>	<u>ZONE II</u>	<u>ZONE II</u>	<u>ZONE II</u>
	1er mille:	.12	.18	.18	.20
	2iè à 20iè:	.06			
	ensuite:	.05	.05	.06	.05
	Pour parcours				
	de 3 milles				
	ou moins:	.25			

Note: La cédul'e ne s'applique pas aux travaux exécutés directement par un ministère.

CEDULE DES JUSTES SALAIRES - EVOLUTION DES TAUX HORAIRES

TABLEAU 1 - 1945 à 1953

<u>Type de camion</u>	<u>Charge</u>	<u>1945</u>	<u>1947</u>	<u>1948</u>	<u>1950</u>	<u>1951</u>	<u>1953</u>
1 tonne	5,500 lb	1.65	1.75	. . .	. . .	. . .	. . .
1½	7,000	1.75	2.00	. . .	. . .	. . .	. . .
1 à 2	5/7,000	. . .	. . .	2.00	2.00	2.00	2.00
2	8,500	2.25	2.50	2.50	. . .	. . .	. . .
2 à 2½	8/9,500	. . .	. . .	. . .	2.50	2.50	2.50
3	10,000	2.50	3.00	3.00	3.00	3.25	3.25
4	12,000	. . .	. . .	3.50	3.50	3.75	4.00
5	14,000	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	4.50
4 spécial	16/21,000	. . .	. . .	4.50	4.50	5.00	5.00
5 spécial	20/26,000	. . .	. . .	5.00	5.00	6.00	6.00

Note: La cédule ne s'applique pas aux travaux exécutés directement par un ministère.

CEDULE DES JUSTES SALAIRES

TABLEAU 2 -

<u>Type de camion</u>	<u>1955</u>	<u>1956</u>	<u>1958 (1)</u>	<u>1960 (1)</u>
1½ à 2 tonnes	2.00	2.25	2.50	2.75
2½	2.50	3.00	3.25	3.55
3	3.25	. . .	3.50	3.85
3 et 4	. . .	3.50	. . .	. . .
4 service	. . .	. . .	4.00	4.40
3 s'andard	. . .	. . .	4.00	4.40
4	4.00	4.00	4.50	4.95
5	5.00	5.00	5.50	6.05
6	6.00	6.00	6.50	7.15
7	7.00	7.00	7.50	8.25

(1) Capacité du camion spécifiée par le manufacturier du véhicule.

(2) Pesanteur maximum spécifiée par le manufacturier du véhicule.

- EVOLUTION DES TAUX HORAIRES

- 1955 à 1966

Type de camion (2)	1961	Charge	1962 à 1966
10,000	2.75	4 v. c.	3.24
14,000	3.55	5 v. c.	4.05
16,000	4.40	6 v. c.	4.86
18,000	4.95	7 v. c.	5.67
19,000	6.05	8 v. c.	6.48
21,000	7.15	9 v. c.	7.29
26,000	8.25	10 v. c.	8.10
		11 v. c.	8.91
		12 v. c.	9.72

ANNEXE E

ORGANISATION DES CAMIONNEURS

Définition du terme "salarié"

Résumé d'une décision de la Commission des relations de travail

DEFINITION DU TERME SALARIE

Au Code du Travail (S.R.Q., 1964, chapitre 141)

Article 1, paragraphe m)

"Salarié" - Une personne qui travaille pour un
employeur moyennant rémunération

A l'ancienne Loi des relations ouvrières

(S.R.Q., 1941, chapitre 162A)

Article 2a)

"Salarié" - signifie: tout apprenti, manoeuvre
ou ouvrier non spécialisé, ouvrier qualifié ou
compagnon, artisan, commis ou employé qui tra-
vaille individuellement, en équipe ou en société . . .

RESUME D'UNE DECISION DE LA COMMISSION DES RELATIONS DE TRAVAIL

Dossier No: 10100
Cas No: R-1451 (65)
R.A.: 51-8

PARTIES EN CAUSE

Syndicat des Camionneurs de Joliette et région
- requérant

— vs —

Les Sables des Milles Iles Limitée
- mise-en-cause

COMMISSAIRES

M. le juge Gérard Vaillancourt, j.d.
M. Georges Côté,
M. André Roy, dissident.

DATE DE LA DECISION

11 novembre 1965

— RESUME —

POINTS

Requête en accréditation pour représenter
"tous les camionneurs propriétaires de leurs
camions" - Contestation par la mise-en-cau-
se - A l'effet que les camionneurs ne sont
pas des salariés - Défaut du caractère repré-
sentatif - Unité non appropriée - Les membres
du requérant étant des entrepreneurs - Travail-
lant à leur propre compte. - Comparaison en-
tre l'ancienne Loi des relations ouvrières et
le Code du travail - Eléments du contrat de
travail: a) travail, b) salaire, c) subordi-
nation. - Jurisprudence française - Jurispru-
dence canadienne - Référence à l'affaire
J.J. Joubert, Dossier No: A-65-25 - Rejet
de la requête.

ARTICLES CONCERNES

22, 23, 30, du Code du Travail, ancienne Loi
des relations ouvrières et règ. no. 1.

LITIGE ET DECISION

Le syndicat requérant dépose une requête en accréditation pour représenter "tous les camionneurs propriétaires de leurs camions" à l'emploi de la mise-en-cause. Celle-ci conteste la requête en prétendant, entre autres qu'ils seraient exclusivement des entrepreneurs travaillant à leur propre compte. Plusieurs d'entre eux ne conduiraient pas eux-mêmes leurs camions. A cette occasion, la C.R.T. étudie la définition des mots "salarié" et "employeur" selon l'ancienne Loi des Relations Ouvrières et le nouveau Code du Travail. La C.R.T. étudie également les trois éléments d'un contrat de travail a) travail b) salaire c) subordination. D'après Brun et Gallant: "c'est là (subordination) l'élément spécifique et essentiel du contrat de travail, sans lequel les deux autres ne sauraient suffire".

Le tribunal passe brièvement sur la jurisprudence française pour s'arrêter plus longuement sur la jurisprudence canadienne et plus particulièrement sur la décision concernant J.J. Joubert Ltée (Dossier No: A-65-25). La Commission fait siens les principes énoncés dans cette affaire qui sont basés sur la jurisprudence citée et, en conséquence, la C.R.T. conclut que dans le présent cas les "camionneurs propriétaires de leurs camions" ne sont pas des salariés au sens du Code du Travail et ne peuvent en conséquence être accrédités.

.

Le représentant syndical n'a pas concouru à cette décision et donne les motifs de sa dissidence.

Il rappelle qu'en vertu de l'ancienne Loi des Relations Ouvrières de 1944, où la définition énumérative du mot "salarié" comprenait l'artisan, la Commission avait reconnu les camionneurs dans les trois cas suivants:

- a) Provincial Construction Co.
- b) Cie Grenon et Fils, Limitée.
- c) Inter-City Construction.

Selon le représentant syndical, "le nouveau Code du travail, dans sa définition du salarié, n'a pas retenu tous les éléments qu'on retrouve dans la définition du contrat de travail. Il n'a conservé que l'élément travail et l'élément rémunération. Le troisième élément qu'on y trouve, c'est-à-dire l'élément de subordination, a été complètement mis de côté. Et l'on ne peut pas faire autrement qu'en tenir compte dans l'appréciation de la présente cause."

Il poursuit en disant: "Retenir l'élément de subordination qu'on retrouve en droit civil en matière de droit du travail équivaut à nier tout caractère d'autonomie à cette dernière forme de droit et témoigne d'une conception au moins statique, sinon réactionnaire du droit du travail, alors que la définition du mot "salarié", telle qu'elle apparaît au Code du travail, paraît bien avoir eu pour effet d'étendre à de nouvelles catégories sociales les avantages d'une législation dont le but fondamental, exprès, est d'ordonner les relations collectives de travail, quelles qu'elles soient, relations qui, laissées sans règle, conduiront dans la pratique à un état social chaotique."

Note du Comité: Résumé de décision, fait par le Service de recherche et d'information du Ministère du Travail, pour publication dans "Décisions sur les conflits de droit dans les relations de travail" sous le No 1638-11.

ANNEXE F

LISTE DES MEMOIRES PORTES A L'ATTENTION DU COMITE

MEMOIRES PRESENTES ET COMMENTES EN SEANCE

Le Syndicat des camionneurs-artisans du Québec métropolitain	Québec	21-10-65
L'Association des constructeurs de routes	Québec	16-11-65
Monsieur Gérard Bruneau	Québec	17-11-65
L'Association du camionnage du Québec Inc.	Québec	17-11-65
L'Association coopérative des camionneurs de la Côte-Nord et la Société coopérative des camionneurs du comté de Duplessis - mémoire conjoint	Québec	17-12-65
L'Association provinciale des propriétaires de camions bascules Inc.	Québec	17-12-65

AUTRES MEMOIRES RECUS

Les Carrières Normont Limitée	21-12-65
L'Association nationale des camionneurs indépendants Inc.	12-9-66

LISTE DES TABLEAUX

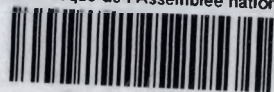
	<u>Pages</u>
Pesanteur maxima des véhicules suggérée par le Comité	30
Résumé et graphiques concernant la réglementation actuellement en vigueur au Québec	66-67
Tableaux illustrant la réglementation du Québec à l'occasion des séances du National Highway Users Conference Inc. en avril 1966	68-69
Poids et dimensions des véhicules - Ontario	70-71
Poids et dimensions des véhicules - Canada	72
Poids et dimensions des véhicules - Etats-Unis	73-74-74A
Taux de transport de la cédule des justes salaires - années 1945 à 1966	78-92
Tableau résumant l'évolution des taux de la cédule - taux au tonnage	93
Tableaux résumant l'évolution des taux de la cédule - taux horaires	94-95

TABLE DES MATIERES

	Pages
Arrêté créant le Comité	2
Avant-propos	3
CHAPITRE 1 - ETAT DE LA QUESTION	5
1.- Introduction	6
2.- Principales caractéristiques du marché	10
3.- Revenu du camionneur	13
4.- Contrôles du gouvernement	16
5.- Associations de camionneurs	21
CHAPITRE II - RECOMMANDATIONS	25
1.- Introduction	26
2.- Contrôle des charges	28
Table des charges	30
3.- Examen des véhicules	34
4.- Protection locale	35
5.- Régie du camionnage	38
6.- Organisation des camionneurs	45
7.- Préqualification des entrepreneurs	50
ANNEXES	
A - <u>Liste des recommandations</u>	55
B - <u>Contrôle des charges</u>	60
Législation générale - article 49 du code de la route	61
Véhicules extra-lourds	
arrêté 1045	62
arrêté 2484	63
arrêté 783	64
Ensembles de véhicules - arrêté 133	65

	Pages
Tableaux illustrant la réglementation du Québec	66-69
Tableaux illustrant la réglementation de l'Ontario	70-71
Tableau résumant la réglementation des provinces	72
Tableaux résumant la réglementation des Etats américains	73-74-74A
<u>C - Régie du camionnage - article 33</u>	<u>76</u>
<u>D - Cédule des justes salaires - 1945 à 1966</u>	<u>78-92</u>
Evolution des taux au tonnage	93
Evolution des taux horaires	94-95
<u>E - Organisation des camionneurs</u>	
Définition du terme "salarié"	97
Résumé d'une décision de la C.R.T.	98-100
<u>F - Liste des mémoires soumis au Comité</u>	<u>101</u>
Liste des tableaux	102
Table des matières.	103

Bibliothèque de l'Assemblée nationale



QL A 025 724