



**LE PROJET D'UNE MINE DE PHOSPHATE DU LAC À PAUL
DE LA SOCIÉTÉ ARIANNE INC**

MÉMOIRE DE LA

**CORPORATION DES CAMIONNEURS
EN VRAC DE LA RÉGION 02 INC**

PRÉSENTÉ

**AU COMITÉ DU BUREAU DES AUDIENCES PUBLIQUES SUR
L'ENVIRONNEMENT DU QUÉBEC**

PRÉAMBULE

La Corporation des camionneurs en vrac de la région 02 Inc remercie les membres du comité du bureau des audiences publiques sur l'environnement de lui offrir l'opportunité de présenter ses commentaires et ses appréhensions concernant la réalisation du projet de la mine de phosphate du Lac à Paul dans le nord du Québec de la société Ariane Phosphate Inc.

Lors de cette présentation, la Corporation des Camionneurs en Vrac de la Région 02 Inc., a l'intention de démontrer l'importance de la réalisation du projet ci-haut mentionné pour toutes les retombées économiques régionales qu'elle apportera à ses camionneurs artisans.

Ce qu'elle apportera pour le camionnage en général, ce sont des retombées à court terme pour le camionnage en vrac et à long terme pour le transport du minerai. Cette présentation servira également à démontrer que, ce projet tant convoité par la région du Saguenay-Lac-St-Jean, la présence d'une certaine inégalité par l'absence d'entente de transport qui privilégierait les camionneurs en vrac de notre région.

MANDAT

Suite à une résolution adoptée par le conseil d'administration de la Corporation des Camionneurs en Vrac de la Région 02 Inc., au nom des trois cent trente (330) membres de la région du Saguenay-Lac-St-Jean, s'est vu confier le mandat de préparer et de présenter un mémoire devant les audiences publiques se rapportant au projet de la mine de phosphate du Lac à Paul située au nord de la région du Saguenay-Lac-St-Jean.

TABLE DES MATIÈRES

COUVERTURE	1
PRÉAMBULE / MANDAT	2
TABLE DES MATIÈRES	3
INTRODUCTION	4
PRÉSENTATION DE L'ORGANISME DE COURTAGE	5-6
PORTRAIT DU CAMIONNEUR ARTISAN	6-7
PORTRAIT DE L'ORGANISME DE COURTAGE	8
EFFICACITÉ ET RENTABILITÉ DU CAMIONNEUR	9
PORTRAIT SOCIO-ÉCONOMIQUE RÉGIONAL	9
ENTENTE HYDRO-QUÉBEC	10
ENTENTE M.T.Q.	11
ENTENTE MINISTÈRE DES RESSOURCES NATURELLES	12
ENTENTE PARC ÉOLIEN DE RIVIÈRE DU MOULIN	13
ENTENTE DE LA DESSERTE FERROVAIRE	14
RETOMBÉES ÉCONOMIQUES ET REVENDICATIONS	15-16-17
CONCLUSION	18

ANNEXE 1 : Entente entre Hydro-Québec.

ANNEXE 2 : Entente M.T.Q.

ANNEXE 3 : Entente Ministère des Ressources Naturelles.

ANNEXE 4 : Entente du projet éolien de Rivière-du-Moulin.

ANNEXE 5 : Entente du projet de la Desserte Ferroviaire de Grande Baie.

INTRODUCTION

Dans le feu de l'action, ce n'est pas toujours évident de prendre des bonnes décisions et c'est pour cette raison que la Corporation des Camionneurs en Vrac de la Région 02 Inc., croît en la pertinence de présenter ce mémoire afin d'aider les mandataires du Bureau des Audiences Publiques sur l'Environnement à orienter nos décideurs dans la bonne direction.

En premier lieu, il est important de souligner que le camionnage en vrac a déjà connu de meilleures années. L'étranglement budgétaire de nos administrateurs publics et la déréglementation du transport de vrac en 2000 sont des éléments qui ont passablement détérioré les conditions de vie de plusieurs familles dont les revenus dépendent du transport de matières en vrac.

Vous comprendrez certainement l'importance pour les camionneurs de la région du Saguenay-Lac-St-Jean de faire changer cette situation en mettant en œuvre pour que des projets comme celui du Lac à Paul se concrétisent et qu'il y ait une place pour eux lors de la réalisation des travaux, l'entretien du chemin routier et du transport du minerai.

Dans le présent mémoire, vous trouverez en premier lieu la présentation de l'organisme de courtage, l'efficacité et la rentabilité du camionneur artisan, les grandes lignes d'une étude socio-économique des camionneurs en vrac de la région 02, les ententes entre différents organismes publics et privés telles que définies en annexes :

- 1-Hydro-Québec
- 2-Ministère des Transports du Québec
- 3-Ministère des Ressources Naturelles
- 4-Parc éolien de Rivière-du-Moulin
- 5-Desserte Ferroviaire de Grande Baie

En outre, les revendications de nos camionneurs membres de nos organismes de courtage qui prônent la fragmentation des appels d'offres et à la participation des travaux. En conclusion, nous déposerons les suggestions et recommandations de la Corporation Des Camionneurs En Vrac De La Région 02 Inc.

PRÉSENTATION DE L'ORGANISME DE COURTAGE

La Corporation Des Camionneurs En Vrac De La Région 02 Inc., communément appelée le poste régional, dessert cinq (5) bureaux de courtage comprenant six (6) zones de transport de matières en vrac établi par la Commission des Transports du Québec. La corporation régionale a pour mission de représenter et défendre l'ensemble des titulaires de permis de courtage pour le transport des matières en vrac abonnés à l'un de ces bureaux, de les soutenir dans l'exploitation profitable de leurs entreprises de transport, notamment par l'amélioration du camionnage en vrac, par l'établissement d'avantages sociaux et par l'organisation de services.

Cet organisme regroupe au-delà de trois cent trente (330) propriétaires de petites entreprises de camionnages en vrac et est dirigé par un conseil d'administration formé de présidents des organismes de courtage de la région 02.

Les six (6) zones de vrac et organismes de courtage de la région 02, également à but non lucratif, couvrent les zones de Roberval, Lac-St-Jean, Jonquière, Chicoutimi, Dubuc-Nord et Dubuc-Sud. Ils sont détenteurs d'un permis de courtage délivré en vertu de la loi de la Commission Des Transports Du Québec et sont communément appelés dans la région "sous-postes".

Afin de rendre plus équitable la répartition des deniers publics, le gouvernement du Québec a adopté en chambre (17 décembre 1999) la Loi 89 qui remplace le règlement sur le camionnage en vrac. Cette loi permet de confier d'une façon privilégiée les travaux de génie civil et de voirie d'un organisme public aux détenteurs de permis de courtage en vrac.

La Commission Des Transports Du Québec tient et met à jour un registre de camionnage en vrac dans lequel sont inscrit les exploitants de véhicules lourds visés dans les marchés publics et privés. Ce registre a pour but de regrouper ceux qui ont accès aux secteurs de travail confiés de façon privilégiée par un organisme public.

Pour demeurer inscrit au registre, l'exploitant de véhicules lourds doit s'abonner aux services de courtage d'un titulaire d'un permis de courtage qui a comme principale fonction d'établir une liste de priorité d'appels dans

laquelle tous les premiers camions ont priorité sur les deuxièmes et ainsi de suite.

Cette liste de priorité d'appels donne priorité à celui qui a accumulé le moins de temps de travail avec son premier camion dans la liste précédente.

Le titulaire d'un permis de courtage couvre un territoire dont les limites sont définies par la Commission Des Transports Du Québec. On retrouve ces limites de courtage accessibles aux exploitants de véhicules lourds qui ont leur principal établissement dans l'une des régions telles que constituées en vertu de la loi sur l'aménagement et l'urbanisme du Québec.

Advenant un manque de camions à l'intérieur d'une zone, le courtier de zone doit faire appel à un autre courtier par l'intermédiaire de l'organisme régional reconnu, s'il en est. Évidemment, la Corporation Des Camionneurs En Vrac De La Région 02 Inc. est l'organisme régional reconnu pour la région 02.

Finalement, l'Association Nationale des Camionneurs Artisans Inc. communément appelé l'A.N.C.A.I. regroupe tous les organismes de courtage du Québec. La mission de l'ANCAI est également de défendre les droits et les intérêts de tous ses membres au Québec, c'est-à-dire des camionneurs artisans ou propriétaires. L'ANCAI se fait le porte-parole de tous les transporteurs en vrac auprès des autorités gouvernementales, des organismes patronaux et de plusieurs entreprises privées associées à cette grande industrie.

PORTRAIT DU CAMIONNEUR ARTISAN

Le camionneur membre des associations titulaires d'un permis de courtage en vertu du règlement sur le transport en vrac au Québec participe directement à l'activité économique de sa région.

Ce camionneur fait partie d'une organisation réglementée par la Commission Des Transports Du Québec dont la base est l'équité et le règlement sur le transport en vrac.

En vertu de cette réglementation, le camionneur membre des organismes de courtage travaille de façon sécuritaire puisqu'il est tenu de faire des

inspections mécaniques régulièrement, des vérifications avant départ, des rondes de sécurité journalières et de détenir tous les permis attestant qu'il a les compétences requises pour travailler avec ce genre de véhicule, le tout conforme selon la LOI 430 en relation avec l'obligations des utilisateurs de véhicules lourds de la S.A.A.Q.

Le camionneur membre des organismes de courtage est soumis, de par son appartenance à l'association, à des règles strictes et à un code de déontologie qui est axé sur le professionnalisme.

Le camionneur, membre des organismes de courtage, est également tarifé par le Ministère Des Transports Du Québec de telle sorte qu'il ne peut bénéficier de profits exagérés ou d'un contrôle des marchés, comme on le retrouve souvent dans la libre concurrence.

Grâce au système de répartition que lui offre l'organisme de courtage, le camionneur membre des organismes de courtage, garantit l'intégrité des donneurs d'ouvrage en éliminant les allégations possibles de favoritisme.

La région du Saguenay-Lac-St-Jean détient une flotte de camions pertinente, capable de procéder à la réalisation du projet de la mine à ciel ouvert du Lac à Paul. Par ailleurs, si nous nous fions aux années précédentes, cette flotte de camions a été utilisée à plusieurs reprises : Le déluge de 1996, la construction des alumineries de Laterrière, d'Alma, de Jonquière, à la centrale électrique de Péribonka IV et actuellement la réalisation du projet éolien de Rivière-du-Moulin et plusieurs grands chantiers d'envergure, également, pour combler des besoins d'une demande exceptionnelle en cas de sinistre, de tempêtes, de grands travaux économiques ou de tout autre événement majeur.

De plus, afin de convaincre les mandataires du Bureau des Audiences Publiques sur l'environnement concernant la compétence de nos camionneurs, il est pertinent de souligner que depuis plusieurs décennies nos camionneurs forestiers ont effectué du transport de bois en longueur sur des chemins et conditions hivernales parfois très difficiles. Cette expertise développée par ces derniers, vient appuyer une réalité que devront affronter les camionneurs attirés au transport du minerai pour le projet du Lac-à Paul.

PORTRAIT DE L'ORGANISME DE COURTAGE

L'organisme de courtage peut en tout temps (24 sur 24) répondre à toutes demandes de transport dans un très court délai ;

L'organisme de courtage dispose de par son réseau régional d'environ 330 camions et au niveau provincial d'une banque de camions de plus de 4 500 ;

L'organisme de courtage a la responsabilité de négocier et de conclure des ententes, s'il y a lieu, à des prix plus bas que ceux fixés par le recueil des tarifs du Ministère Des Transports Du Québec en considération des volumes des matières de vrac bien précis ;

Les organismes de courtage de la région disposent d'un personnel très expérimenté et compétent pour faire face à n'importe laquelle situation ;

L'organisme de courtage est une association à but non lucratif qui vit de la contribution de ses membres. Sa mission n'est pas de faire des profits mais bien de répartir le travail équitablement et de favoriser l'exploitation des petites entreprises de transport sur son territoire ;

L'organisme de courtage est structuré pour répondre rapidement et professionnellement à toutes demandes administratives. Il offre un service de facturation unique, la double vérification et la répartition du paiement entre ses membres ;

L'organisme de courtage dispose d'équipements et de logiciels informatiques à la fine pointe de la technologie ainsi que du personnel nécessaire pour répondre à tous les besoins d'informations ;

Finalement, les organismes de courtage de la région font partie du plan d'urgence de plusieurs entreprises publiques, privées, municipales et organismes gouvernementaux.

EFFICACITÉ ET RENTABILITÉ DU CAMIONNEUR

Le camionneur artisan est exclu du décret de la construction. Il peut donc facilement concurrencer les entrepreneurs qui doivent payer leurs opérateurs à des tarifs horaires 30 à 40 % plus élevés sur les chantiers régis par la loi sur les relations de travail dans l'industrie de la construction (C.C.Q.).

Depuis de nombreuses années, aucun accident majeur responsable n'a été répertorié sur les chantiers dans la région, comme la construction des trois (3) alumineries, les pouvoirs hydro-électriques de la rivière Péribonka, de la Manouane, de Rivière-du-Moulin et ainsi que le déluge de 1996.

Les camionneurs membres des organismes de courtage disposent de la carte de sécurité relative aux exigences en santé et sécurité sur les chantiers de construction. Ces derniers suivent les exigences parfois difficiles en sécurité de chantiers privés de notre région et tout particulièrement celles de la compagnie Rio-Tinto-Alcan et du consortium C.E.R. (Construction Énergie Renouvelable). En somme, ils prônent pour une sécurité exemplaire. Bien sûr, il nous faut mentionner le respect des exigences environnementales des projets de notre région auxquels nos camionneurs s'y conforment.

PORTRAIT SOCIO-ÉCONOMIQUE RÉGIONAL

Depuis de nombreuses années, les membres de la Corporation Des Camionneurs En Vrac De La Région 02 Inc. démontrent qu'ils représentent une force économique importante.

On peut concevoir que les camionneurs en vrac de notre région représentent un volume d'affaires très important, voir plus d'une centaine de millions annuellement ce qui procure des milliers d'emplois permanents.

Cependant, depuis quelques années dû à la présence des camions hors route (grande capacité de charge) sur les chantiers régionaux, la donne vient de prendre une nouvelle tangente, en tenant compte des coûts élevés du carburant ainsi que les problèmes dans l'industrie du bois d'œuvre. Ces trois (3) prémices ont eu un effet néfaste sur les revenus de ces petites entreprises de matières en vrac au cours des dernières années ;

ENTENTE HYDRO-QUÉBEC

Tel que vous pourrez le constater à la lecture du document en annexe, une entente est intervenue entre Hydro-Québec et l'A.N.C.A.I. Cette entente privilégie les camionneurs artisans membres de l'organisme de courtage dans le secteur où s'exécutent les travaux et les transports des matières de vrac dans une proportion de 50 % sur tous les appels d'offres publics qu'Hydro-Québec émet. Par contre, le transport accordé doit se faire sur les chemins publics seulement. À l'introduction d'une clause similaire pour le projet d'exploitation de minerai, cette dernière n'apporterait presque rien aux camionneurs compte tenu qu'il n'y a pratiquement aucun chemin public faisant parti du réseau routier à la charge du M.T.Q. ou des villes et des municipalités.

a) "Matériaux de vrac : Les matériaux de vrac visés par la présente disposition comprennent le sable, la terre, les schistes argileux, le gravier et la pierre concassée ou non à l'exclusion de toute autre substance et de tout matériau, transportés en tout ou en partie sur le réseau routier à la charge du Ministère Des Transports ou de municipalités."

b) "L'entrepreneur ainsi que ses sous-traitants qui n'utilisent par leurs propres camions pour le transport des Matériaux en vrac depuis leur source originale et principale jusqu'au site désigné sur le chantier, doivent utiliser les services d'Entreprises inscrites, en s'adressant à un organisme de courtage habilité par la C.T.Q, le tout conformément au « Règlement sur le courtage en service de camionnage en vrac.

Par ailleurs, l'entrepreneur et ses sous-traitants doivent en tout temps utiliser les services d'Entreprises inscrites dans une proportion d'au moins 50 % en nombre des chargements nécessaires pour le transport de Matériaux en vrac du présent contrat."

ENTENTE M.T.Q.

Tel que vous pourrez le constater à la lecture du document en annexe, une entente est intervenue entre le Ministère Des Transports du Québec et l'A.N.C.A.I. Cette entente privilégie les camionneurs artisans membres de l'organisme de courtage dans le secteur où s'exécutent les travaux et les transports des matières de vrac dans une proportion de 50 % sur tous les appels d'offres publics que le Ministère Des transports du Québec émet.

Cette clause touche l'ensemble des camionneurs artisans et garantit en tout temps une partie des transports des matières de vrac dans une proportion de 50 % à l'exclusion des matériaux de déblai et des matières d'excavation, qui sont transportés au moyen de camions conçus pour circuler exclusivement à l'extérieur des chemins publics. À l'introduction d'une clause similaire pour le projet du promoteur Ariane Phosphate Inc., cette dernière n'apporterait presque rien aux camionneurs compte tenu qu'il y a seulement que des chemins d'accès qui ne sont pas régis par le Cahier des Charges et Devis Généraux du M.T.Q. En résumé, cela veut dire que les camions de type hors route peuvent circuler sans se soucier des applications du C.C.D.G. qui stipulent un contrôle des charges à respecter afin de ne pas endommager la structure du réseau routier :

“Le nombre minimal de camions offerts par l'entrepreneur au(x) titulaire(s) de permis de courtage doit correspondre à 50 % en nombre de camions fournis par le(s) titulaire(s) en rapport avec le nombre total des camions requis. Pour donner suite à cette obligation, à chaque journée de travail, le premier camion et le dernier camion requis affectés à l'exécution des travaux du contrat doivent être fournis par le(s) titulaire(s) et inscrit(s) au Registre de camionnage en vrac. Cette proportion s'applique à tous types de matières, à l'exclusion des matériaux de déblai et des matières d'excavation, qui sont transportés au moyen de camions conçus pour circuler exclusivement à l'extérieur des chemins publics.”

ENTENTE MINISTÈRE DES RESSOURCES NATURELLES

Tel que vous pourrez le constater à la lecture du document en annexe, une entente est intervenue entre le Ministère Des Ressources Naturelles et l'A.N.C.A.I. Cette entente privilégie les camionneurs artisans membres de l'organisme de courtage dans le secteur où s'exécutent les travaux et les transports des matières de vrac dans une proportion minimale de 50 % sur tous les appels d'offres publics que le Ministère Des Ressources Naturelles Ministère émet. La clause de transport stipule que :

“ L'entrepreneur et ses sous-traitants doivent utiliser les services d'Entreprises inscrites pour 50 % au moins des transports des matériaux du présent contrat.

Avant le début du transport des matériaux en vrac, l'entrepreneur doit convenir avec le titulaire du permis de courtage en services de camionnage en vrac d'une entente écrite de prestation de services de camionnage en vrac depuis leur source originale et principale jusqu'au site désigné sur le chantier. Au même moment, l'entrepreneur doit émettre au titulaire du permis de courtage en service de camionnage en vrac une copie du cautionnement émis en faveur du ministre des Finances pour la garantie de ses obligations pour gages, matériaux et services.

Lorsque des camions conçus pour circuler exclusivement à l'extérieur des chemins publics sont utilisés. Chacun de ces camions doit être comptabilisé comme équivalent à deux camions dans le calcul du nombre de transports. “

ENTENTE DU PARC ÉOLIEN DE RIVIÈRE DU MOULIN

Tel que vous pourrez le constater à la lecture du document en annexe, une entente est intervenue entre l'entrepreneur général E.B.C. (Entreprise du Bon Conseil Inc) et les sous postes de Chicoutimi, de Charlevoix et de Dubuc-Sud. Cette entente privilégie à 100 % exclusif les camionneurs artisans membres des organismes de courtage touchés par les travaux à l'exception des matériaux transportés au moyen de camions de type hors route conçus pour circuler exclusivement à l'extérieur des chemins publics.

L'entente stipule également que, l'entrepreneur, ses sous-traitants ou ses fournisseurs, à l'exception du fournisseur de béton, ne pourront pas utiliser leurs propres camions sur le chantier. Le fournisseur de béton, qui pourra en effet utiliser ses propres camions pour sa fourniture d'usine, devra cependant recourir aux courtiers pour les transports qu'il ne pourra pas faire avec ses propres camions. L'organisme de courtage sera donc le fournisseur exclusif des camions à bennes basculantes, des camions 10, 12 roues et semi-remorques :

- 1. Ce contrat s'applique pour le transport de toutes les matières en vrac, à l'exception des matériaux transportés au moyen de camions conçus pour circuler exclusivement à l'extérieur des chemins publics (VHR) et ce, pour toute la période du contrat de la construction du parc éolien.*
- 2. Pour la durée du contrat, l'entrepreneur, ses sous-traitants ou fournisseurs, à l'exception du fournisseur de béton, pourra utiliser à 0 % des camions requis sur son chantier. Le fournisseur de béton, qui pourra en effet utiliser ses propres camions pour sa fourniture d'usine, devra cependant recourir aux courtiers pour les transports qu'il ne pourra faire avec ses propres camions.*
- 3. À l'exception des camions prévus aux articles 1 et 2, le courtier sera donc le fournisseur **exclusif** du requérant de services.*

ENTENTE DE LA DESSERTE FERROVIAIRE

Tel que vous pourrez le constater à la lecture du document en annexe, une entente est intervenue entre le promoteur Port de Saguenay et l'organisme de courtage de Dubuc-Sud. Cette entente privilégie les camionneurs artisans membres de l'organisme de courtage dans le secteur où s'exécutent les travaux et les transports des matières de vrac dans une proportion minimal de 50 % sur les travaux de la Desserte ferroviaire de Grande-Baie Sud. La clause de transport stipule que :

'' L'article 26 « Transport en vrac » est ajouté aux clauses administratives particulières. Ce nouvel article se définit comme suit : Dans le cadre du présent contrat, le transport en vrac sera régit par les modalités prévues à l'article 7.7.1.2.1. « Conditions générales » du CCDG avec les exceptions suivantes :

- *Le 4^{ième} paragraphe de l'article est corrigé de la façon suivante : « Cette proportion s'applique à tous les types de matières, à l'exception des matériaux qui sont transportés au moyen de camion conçus pour circuler exclusivement à l'extérieur des chemins publics. »*
- *Les 6^{ième} et 7^{ième} paragraphes ne sont pas applicables pour le présent contrat.*

RETOMBÉES ÉCONOMIQUES ET REVENDICATIONS

Lors d'une rencontre avec les hauts dirigeants de la société Ariane Phosphate Inc., le promoteur nous a fait part de son ouverture d'esprit à inclure dans ses appels d'offres une clause de transport qui privilégie les camionneurs artisans membres de l'organisme de courtage dans le secteur où s'exécutent les travaux dans une proportion minimale de 100 % après les camions hors route de l'entrepreneur général sur l'ensemble du projet du Lac-à-Paul.

À la lumière et la compréhension de l'exclusion des camions hors route dans certaines ententes, nous pouvons constater que la participation active des camions à grande capacité de charge sur les chantiers du Québec est inévitable. Le camion hors route avec sa productivité et sa rapidité d'exécution permet aux entrepreneurs généraux de pouvoir déposer des soumissions à des prix plus compétitifs.

Dans le cadre de tous les travaux concernant le projet de la société d'Ariane Phosphate Inc., cette dernière doit ajouter dans ses documents d'appel d'offre une clause similaire décrite comme suit :

‘‘Aux fins d'application de l'article : ***Transport de matières en vrac*** :

1. *Pour le transport de toutes les matières en vrac, à l'exception des matériaux transportés au moyen de camions conçus pour circuler exclusivement à l'extérieur des chemins publics (VHR) et ce, pour toute la période du contrat de la construction du parc éolien.*
2. *Pour la durée du contrat, l'entrepreneur, ses sous-traitants ou fournisseurs, à l'exception du fournisseur de béton, pourra utiliser 0 % des camions requis sur son chantier. Le fournisseur de béton, qui pourra en effet utiliser ses propres camions pour sa fourniture d'usine, devra cependant recourir aux courtiers pour les transports qu'il ne pourra faire avec ses propres camions. À l'exception des camions prévus aux articles 1 et 2,*

le courtier sera donc le fournisseur exclusif du requérant de services.

Évidemment, l'ajout d'un article du même genre pour tous les projets de la réalisation du projet garantirait une plus grande part de travail aux camionneurs et aurait pour conséquence d'engendrer une répartition plus équitable des investissements du promoteur Arianne Phosphate Inc., dans la région.

Même s'il n'est pas possible pour l'instant, d'avoir le volume de transport requis pour l'aménagement de l'ensemble du projet, nous savons que ces travaux aideront grandement les camionneurs artisans de notre secteur et il est logique et normal de croire que les camionneurs du Saguenay-Lac-St-Jean en bénéficieraient.

Nos membres trouvent leur travail dans l'excavation, la construction des routes, le transport de l'abrasif, du sel de déglacage, le transport de bois et du bitume lors des travaux de pavage. Il en va de soi que ce méga projet est d'une importance capitale pour leur survie.

Ces investissements privés sont primordiaux pour la survie de nos membres dans un proche avenir, particulièrement où la croissance économique régionale, depuis de nombreuses années, est presque inexistante.

L'ensemble de nos camionneurs membres de nos organismes prônent certaines revendications :

- Que les entreprises régionales doivent décrocher un maximum de contrats à la réalisation du projet du Lac à Paul.
- La possibilité de fractionner le chantier pour permettre à plus d'entreprises régionales de soumissionner sur les appels d'offres.
- De garantir la diversification des investissements du promoteur afin de pouvoir maximiser les retombées économiques locales pour l'ensemble des camionneurs régionaux.
- L'introduction d'une clause de transport sur les appels d'offres qui garantit au minimum 100 % le transport de matières en vrac exclusif aux camionneurs artisans membres de l'organisme de courtage dans le secteur où s'exécutent les travaux lorsque les

camions de type hors route de l'entrepreneur général ne sont pas utilisés sur le projet du Lac à Paul.

- L'obligation de garantir un certain nombre de quantité de transport des matériaux granulaires.
- L'obligation par le promoteur à l'entrepreneur (s) général (aux) et l'organisme de courtage de conclure une entente avant le début des travaux de chaque appel d'offres.

Nul besoin d'avoir de grande notion d'économie pour savoir que plus les investissements d'un projet sont répartis à l'intérieur d'une région, plus les retombées économiques sont importantes pour cette dernière.

Dans le contexte actuel, dépendamment de l'organisation du chantier par les entrepreneurs généraux, les camionneurs artisans sont appelés que pour dépanner occasionnellement. C'est d'ailleurs ce qui s'est produit dans les contrats d'Hydro-Québec, comme la Manouane et de la Péribonka IV malgré la présence d'une clause qui privilégie les camionneurs. Les exemples d'abus sont monnaie courante lorsque les camionneurs ne sont pas protégés. Il apparaît évident que la grande majorité des acteurs économiques de la région Saguenay-Lac-St-Jean souhaitent que le promoteur fractionne le projet concernant la réalisation du trajet adopté pour le transport du minerai dans le but d'assurer le maximum de retombées économiques locales qui toucheraient directement les gens du milieu.

Il est clair que par la nature même des organismes de courtage qui est de répartir équitablement les réquisitions de transport entre ses membres, de garantir plus de travail pour les camionneurs en vrac synonyme de garantir plus de retombées économiques pour le Saguenay-Lac-St-Jean. De plus, c'est une excellente formule de fractionnement de contrat puisque pour obtenir les services de plusieurs entreprises de transport, il n'y a qu'un seul responsable à contacter, le directeur de courtage de la zone où les travaux sont effectués

CONCLUSION

La Corporation Des Camionneurs En Vrac De La Région 02 Inc., souhaite être partenaire à la réalisation du projet de la mine à ciel ouvert de la société d'Ariane Phosphate Inc., du secteur du Lac à Paul. Par conséquent, elle verrait positivement la concrétisation de ce projet.

Les camionneurs en vrac de la région 02 ne demandent pas la charité mais, simplement être capables de gagner leur vie. Et considérant le professionnalisme des camionneurs artisans ainsi que les structures efficaces qu'ils se sont données, ils sont des outils de développement en mesure d'engendrer des effets positifs au niveau des retombées économiques dans la région. De ce fait, il serait primordial de voir introduire dans les devis une clause qui garantit le transport exclusif aux camionneurs artisans lorsque que les camions de type hors route ne sont pas utilisés par l'entrepreneur (s) général (aux) et ses sous-traitants pour le projet du Lac à Paul.

Daniel Tremblay, directeur régional
Corporation des camionneurs en vrac de la région 02 Inc
3321, boul Mellon
Jonquière, (Québec) G7P-1R7
(418) 548-7121

ANNEXE 1

Entente Hydro-Québec



**CLAUSES GÉNÉRALES
POUR CONTRAT
DE TRAVAUX**

Pour justifier ce supplément, l'entrepreneur devra fournir une feuille de présence journalière, contresignée par le représentant d'Hydro-Québec, et contenant les informations requises par Hydro-Québec.

9. MATÉRIAUX, MATÉRIEL ET OUVRAGES

a) **Origine, qualité et mise en oeuvre des matériaux**

Les matériaux, leur mise en oeuvre et l'exécution des travaux doivent être conformes aux exigences du contrat.

Lorsque la qualité d'un matériau ou d'un travail n'est pas précisée, le matériau doit être neuf et de la meilleure qualité, et le travail doit être exécuté conformément aux règles de l'art.

Les travaux doivent être exécutés avec des matériaux fabriqués au Québec ou, si ce n'est pas possible, avec des matériaux fabriqués au Canada, à moins que l'entrepreneur puisse démontrer à Hydro-Québec que de tels matériaux ne sont pas disponibles au Québec ou au Canada à un prix raisonnable. Dans tous les cas, l'entrepreneur doit, sur demande d'Hydro-Québec, établir au moyen de pièces justificatives l'origine des matériaux.

À moins qu'il n'en soit autrement prévu au contrat, l'entrepreneur peut utiliser un matériau équivalent à celui désigné au contrat par une marque de commerce, dans la mesure où cette substitution est préalablement autorisée par écrit par Hydro-Québec.

Le représentant d'Hydro-Québec acceptera ou refusera le matériau équivalent dans un délai qui dépendra des renseignements à obtenir et des épreuves, essais et vérifications nécessaires à l'appréciation du matériau proposé.

L'entrepreneur doit soumettre le matériau équivalent à l'approbation du représentant d'Hydro-Québec en temps opportun afin d'éviter tout retard dans l'exécution des travaux.

b) **Matériaux fournis par l'entrepreneur**

L'entrepreneur doit s'approvisionner auprès d'un fournisseur enregistré à la norme ISO-9001:2000 pour tous les matériaux identifiés comme tel sur les listes de matériel ou ailleurs dans le présent contrat.

c) **Ouvrages provisoires, installations et matériel de chantier**

Les prix du contrat comprenant tous les frais directs ou indirects se rapportant aux ouvrages provisoires, installations et matériel de chantier que doit fournir et exécuter l'entrepreneur pour l'exécution du contrat.

Ces ouvrages provisoires, installations et matériel de chantier doivent être maintenus en bon état pendant toute la durée du contrat.

L'entrepreneur ne doit pas retirer du chantier, sans l'autorisation du représentant d'Hydro-Québec, tout ou partie de ces ouvrages provisoires, installations ou matériel avant l'achèvement complet de l'ensemble des travaux.

d) **Ouvrages, matériel et matériaux mis à la disposition de l'entrepreneur par Hydro-Québec**

L'entrepreneur assume l'entretien, la garde et le contrôle de tout ouvrage, matériel ou matériaux mis à sa disposition par Hydro-Québec et s'engage à les utiliser uniquement aux fins auxquelles ils sont destinés.

L'entrepreneur doit, en tout temps, être en mesure de rendre compte au représentant d'Hydro-Québec de l'utilisation et de l'état de ces ouvrages, matériel et matériaux.

10. TRANSPORT DE MATÉRIAUX EN VRAC PAR CAMIONS

a) **Définitions**

«Matériaux en vrac» Les Matériaux en vrac visés par la présente disposition comprennent le sable, la terre, les schistes argileux, le gravier et la pierre concassée ou non à l'exclusion de toute autre substance et de tout autre matériau, transportés en tout ou en partie sur le réseau routier à la charge du ministère des Transports du Québec ou des municipalités.

«Entreprises inscrites» Les Entreprises inscrites sont celles répertoriées au Registre du camionnage en vrac de la Commission des Transports du Québec («CTQ»).

«Sous-traitants» Au présent article, sous-traitant désigne les Entreprises inscrites ainsi que toutes autres entreprises à l'exclusion de celles dont la principale activité, dans le cadre d'un contrat de sous-traitance, consisterait à fournir des services de transport de Matériaux en vrac.

b) Dispositions générales

L'entrepreneur ainsi que ses sous-traitants qui n'utilisent pas leurs propres camions pour le transport des Matériaux en vrac depuis leur source originale et principale jusqu'au site désigné sur le chantier, doivent utiliser les services d'Entreprises inscrites, en s'adressant à un organisme de courtage habilité par la CTQ, le tout conformément au «Règlement sur le courtage en services de camionnage en vrac».

Par ailleurs, l'entrepreneur et ses sous-traitants doivent en tout temps utiliser les services d'Entreprises inscrites dans une proportion d'au moins 50% en nombre des chargements nécessaires pour le transport de Matériaux en vrac du présent contrat.

Lorsque plus d'un organisme de courtage habilité dessert un même territoire, l'entrepreneur et ses sous-traitants partagent à parts égales entre ces organismes de courtage, le nombre de chargements de Matériaux en vrac attribués aux Entreprises inscrites conformément au présent article.

c) Limite

Les obligations énoncées au présent article ne s'appliquent pas lorsque le ou les organismes de courtage habilités ne peuvent fournir dans un délai raisonnable, 50% des chargements nécessaires à l'entrepreneur pour respecter le programme des travaux accepté par Hydro-Québec. L'entrepreneur et ses sous-traitants sont alors libres d'utiliser d'autres camions pour combler l'écart entre le nombre de chargements que le ou les organismes de courtage peuvent fournir, et celui requis pour la réalisation des travaux.

d) Tarif

Le tarif et les conditions applicables au transport de Matériaux en vrac seront établis pour chaque contrat survenu entre l'entrepreneur, ou son sous-traitant, et le ou les organismes de courtage habilités.

À défaut d'entente spécifique entre les parties avant le début de la fourniture des services, le tarif et les conditions applicables au contrat seront ceux établis au «Recueil des tarifs de camionnage en vrac du ministère des Transports du Québec» pour le transport de matériaux en vrac dans le cadre de ses travaux publics. Le tarif et les conditions applicables seront ceux du recueil précité, déterminés au moment de la fourniture des services par le ou les organismes de courtage habilités.

e) Camionneurs autochtones

Hydro-Québec se réserve le droit d'exiger de l'entrepreneur et de ses sous-traitants qu'ils accordent priorité aux camionneurs autochtones pour le transport de Matériaux en vrac.

11. RESPONSABILITÉ DE L'ENTREPRENEUR

L'entrepreneur est responsable de tout dommage, de quelque nature que ce soit, subi par quiconque, résultant de l'exécution du contrat.

Il s'engage à prendre fait et cause pour Hydro-Québec dans toute réclamation ou poursuite judiciaire découlant du contrat et de l'exécution des travaux, et à l'indemniser en capital, intérêts, indemnité prévue au Code civil du Québec, frais d'expertise et frais de toute autre nature, de toute condamnation prononcée contre elle et, le cas échéant, à obtenir la radiation de toute hypothèque légale en rapport avec l'exécution du contrat.

12. SANTÉ ET SÉCURITÉ

a) Mesures de santé et sécurité

a.1 Dispositions générales

Les Clauses particulières indiquent à quel régime (chantier ou établissement) sont soumis les travaux ou certaines parties des travaux.

ANNEXE 2

Entente M.T.Q.



7 | Exécution des travaux

7.1 AUTORISATION DE COMMENCER LES TRAVAUX

L'entrepreneur ne doit pas commencer les travaux avant d'en avoir reçu l'autorisation écrite. L'autorisation à commencer les travaux n'est accordée qu'après la signature du contrat par le Ministère, dans un délai maximal de 45 jours suivant la date de signature. À l'expiration de ce délai, l'entrepreneur est en droit d'exiger la résiliation de son contrat, par demande écrite transmise au ministre; l'entrepreneur n'a alors droit à aucune indemnité pour perte de profit ou dommage quelconque.

L'entrepreneur doit aviser le Ministère par écrit, au moins 10 jours d'avance, de la date et des endroits où il entend commencer les travaux. Il doit également fournir un calendrier détaillé des travaux.

7.2 SUSPENSION DES TRAVAUX

Si l'entrepreneur désire suspendre les travaux pour une courte période et pour des raisons valables, il doit au préalable en aviser le Ministère, de même que de la date de la reprise, au moins 3 jours à l'avance. L'entrepreneur, dans ce cas, demeure tenu de respecter les délais d'exécution stipulés dans son contrat.

Si l'entrepreneur désire suspendre les travaux pour une longue période ou pour la saison d'hiver, il doit, au moins 10 jours à l'avance, aviser le Ministère, obtenir son autorisation et fixer la durée de cet arrêt.

Lorsque les travaux sont suspendus, l'entrepreneur doit laisser le chemin public en excellente condition, emmagasiner les matériaux susceptibles de se détériorer, libérer le chemin public de manière à ne pas incommoder la circulation, protéger contre tout dommage et toute avarie les travaux exécutés ou en cours d'exécution et assurer l'égouttement du chemin en creusant les fossés et en construisant les ponceaux temporaires nécessaires. Toute la chaussée sujette à être déneigée durant l'hiver doit être exempte de cailloux, de mottes de terre gelée, de dépressions, etc., susceptibles de nuire aux travaux de déneigement.

Lorsque les travaux sont suspendus pour une longue période ou pour l'hiver, l'entrepreneur doit, avant de se remettre à l'œuvre, aviser par écrit le Ministère de la date exacte de reprise des travaux au moins 10 jours à l'avance, en tenant compte de la durée de l'arrêt fixée antérieurement.

7.3 CONTINUITÉ DES TRAVAUX

À moins de raisons impérieuses, l'entrepreneur ne doit jamais commencer des travaux qu'il prévoit discontinuer et qui rendraient la circulation difficile ou impossible; il ne doit pas non plus entreprendre des travaux sur plus d'une longueur raisonnable à la fois, sans avoir démontré au préalable que cela est nécessaire pour les terminer dans le délai stipulé.

7.4 SANTÉ ET SÉCURITÉ DU TRAVAIL

L'entrepreneur ne peut commencer les travaux avant d'avoir avisé par écrit au moins 10 jours à l'avance la Commission de la santé et de la sécurité du travail de la date d'ouverture du chantier; si la durée du chantier est de un mois ou moins, la date de fermeture, ou celle à laquelle il sera terminé, doit être indiquée sur cet avis. Cependant, si la durée du chantier est de plus de un mois, l'entrepreneur doit transmettre un avis de fermeture au moins 10 jours avant la fin des travaux.

Comme responsable de l'exécution de l'ensemble des travaux, l'entrepreneur doit remplir les obligations qui lui sont dévolues conformément à la Loi sur la santé et la sécurité du travail (L.R.Q., c. S-2.1) et les règlements afférents, présenter un programme global de prévention et créer un comité de chantier, s'il y a lieu.

Il incombe à l'entrepreneur d'éliminer à la source les dangers concernant la santé, la sécurité et l'intégrité physique des travailleurs et de toute personne présente dans les limites du chantier. L'entrepreneur doit donc s'assurer de la collaboration de tous les intervenants sur son chantier : organismes publics, propriétaires ou sociétés de services publics, sous-traitants, fournisseurs, travailleurs, représentants du Ministère, visiteurs, etc., pour mener à bonne fin les travaux en toute sécurité.

7.5 COMPÉTENCE DE LA MAIN-D'ŒUVRE

L'entrepreneur doit employer, à titre de chargé de projet, de contremaître général ou de contremaître, des personnes compétentes ayant une expérience pertinente et une formation suffisante pour comprendre facilement les plans et devis. Ces employés doivent diriger les travaux de manière à obtenir des résultats conformes aux exigences du contrat. Ces conditions s'appliquent également aux contremaîtres des sous-traitants.

7.6 ÉTAT ET CAPACITÉ DU MATÉRIEL

L'entrepreneur doit utiliser du matériel approprié, en capacité et en quantité suffisante pour qu'il soit possible d'exécuter les travaux dans le délai fixé dans le contrat. Ce matériel doit être en bon état de fonctionnement et sans danger pour les travailleurs et le public, selon les lois, règlements et décrets en vigueur.

7.7 TRANSPORT PAR CAMION

7.7.1 TRANSPORT DE MATIÈRES EN VRAC

Le présent article s'applique au transport en vrac de toutes les matières effectué avec des camions.

Dans le présent article, on entend par :

7 | Exécution des travaux

7

- camion : tout véhicule ou tout ensemble de véhicules destiné à transporter les matières en vrac;
- chantier de jour : chantier où l'on travaille entre 7 h et 19 h d'une même journée;
- chantier de nuit : chantier où l'on travaille entre 19 h et 7 h le lendemain.

Au moment de l'exécution du contrat, l'entrepreneur et ses sous-traitants doivent utiliser, en tout temps, les services des entreprises de camionnage en vrac selon les modalités et proportions d'une entente de prestation de services convenue entre l'entrepreneur et un titulaire de permis de courtage, ou selon les modalités et proportions stipulées dans les dispositions à défaut d'une entente. Ces entreprises doivent être inscrites au Registre du camionnage en vrac de la Commission des transports du Québec (CTQ).

Leurs services doivent être fournis par un titulaire de permis de courtage de la zone ou de la région où s'exécutent les travaux. En l'absence d'un titulaire de permis de courtage de zone, l'entrepreneur doit traiter avec l'organisme qui le remplace effectivement.

7.7.1.1 Entente de prestation de services entre l'entrepreneur et le(s) titulaire(s) d'un permis de courtage

Avant le début du transport des matières en vrac, l'entrepreneur et le(s) titulaire(s) du permis de courtage conviennent d'une entente écrite de prestation de services. Lorsque dans la zone où s'exécutent les travaux il y a plus d'un titulaire de permis de courtage, une entente peut être conclue seulement si tous les titulaires de la zone et l'entrepreneur signent cette entente. Dans le cas contraire, les dispositions à défaut d'une entente s'appliquent.

L'entente convenue entre les parties peut comporter des clauses facultatives négociées. Cependant, celle-ci doit obligatoirement contenir les éléments suivants :

- le nom de l'entrepreneur et, s'il y a lieu, le nom de chaque sous-traitant qui est responsable, selon le contrat, de la partie des travaux visés par l'entente;
- le calendrier prévu des travaux;
- tous les lieux de transport (origines, destinations et, le cas échéant, tout lieu de transformation, de mélange ou de dépôt);
- les distances moyennes de transport;
- la quantité et la nature de toutes les matières à transporter en vrac;

- le nombre total et le genre de camions requis pour satisfaire les besoins en transport de matières en vrac;
- la durée, la période approximative et le calendrier envisagés pour les transports de matières en vrac;
- les conditions particulières pour l'exécution des transports. Les exigences imposées au(x) titulaire(s) d'un permis de courtage par l'entrepreneur ne doivent pas être supérieures à celles imposées à l'entrepreneur par le Ministère;
- les proportions, en nombre de camions des abonnés aux services de courtage, que les parties conviennent de respecter avec, s'il y a lieu, un nombre maximal de camions fournis par le(s) titulaire(s) de permis de courtage. Les valeurs convenues sont immuables pour toute la durée de l'entente. Chaque camion fourni par un titulaire de permis de courtage doit être identifié par la vignette délivrée par la CTQ attestant son inscription au poste de courtage;
- la base des tarifs utilisée sur les lieux du transport pour chacun des types de transports définis par l'entrepreneur. Dans le cas des contrats de fourniture et de pose d'enrobé à tarif non négociable, les tarifs appliqués sont ceux stipulés dans le *Recueil des tarifs de camionnage en vrac* du ministère des Transports;
- les modalités de facturation et de paiement.

En outre, l'entente doit contenir un engagement du (des) titulaire(s) de permis de courtage à fournir le nom des entreprises, les noms et prénoms des personnes qui fourniront les services demandés par l'entrepreneur, les numéros d'inscription au Registre du camionnage en vrac de la CTQ et le numéro d'identification de chaque camion de ces personnes ou entreprises inscrit sur la vignette délivrée par la CTQ, avant que ceux-ci ne se présentent sur le chantier. Parmi ces personnes, celles qui sont propriétaires du camion qu'elles conduisent elles-mêmes doivent être désignées comme telles dans l'entente.

L'entrepreneur doit transmettre au surveillant une copie de l'entente signée par les représentants autorisés des parties.

L'entrepreneur n'est pas autorisé à commencer le transport des matières en vrac avant que le surveillant ne dispose d'une copie de l'entente signée et que celui-ci n'autorise le début du transport.

Seule une nouvelle entente peut annuler et remplacer une entente antérieure.

7.7.1.2 Disposition à défaut d'une entente de prestation de services

En l'absence d'une entente de prestation de services entre l'entrepreneur et le(s) titulaire(s)

7 | Exécution des travaux

de permis de courtage, l'entrepreneur est tenu de transmettre au surveillant une confirmation écrite d'absence d'entente, confirmation signée par le représentant autorisé de l'entrepreneur.

Les dispositions suivantes s'appliquent alors, avec la précision qu'en tout temps une entente peut remplacer les dispositions à défaut d'une entente.

7.7.1.2.1 Conditions générales

Au moment de l'exécution du contrat, l'entrepreneur et ses sous-traitants doivent utiliser, en tout temps, des camions appartenant à des entreprises de camionnage inscrites au Registre du camionnage en vrac de la CTQ. Leurs services doivent être fournis par un (des) titulaire(s) de permis de courtage de la zone ou de la région où s'exécutent les travaux. Chaque camion fourni par un titulaire de permis de courtage doit être identifié par la vignette délivrée par la CTQ attestant son inscription au poste de courtage.

La proportion offerte aux abonnés par l'entrepreneur doit porter sur tous les transports de matières en vrac, quel que soit le moment où ils sont effectués et cela pour tous les types de matières. Cette obligation s'applique au transport à partir de leur source originale jusqu'au chantier en passant, le cas échéant, par tout lieu de transformation, de mélange ou de dépôt.

Le nombre minimal de camions offerts par l'entrepreneur au(x) titulaire(s) de permis de courtage doit correspondre à 50% en nombre de camions fournis par le(s) titulaire(s) en rapport avec le nombre total des camions requis. Pour donner suite à cette obligation, à chaque journée de travail, le premier et le dernier camion affectés à l'exécution des travaux du contrat doivent être fournis par le(s) titulaire(s) et inscrits au *Registre de camionnage en vrac*.

Cette proportion s'applique à tous les types de matières, à l'exclusion des matériaux de déblai et des matériaux d'excavation, qui sont transportés au moyen de camions conçus pour circuler exclusivement à l'extérieur des chemins publics.

Pour l'exécution du contrat, l'entrepreneur est libre d'utiliser simultanément, pour la partie des transports non offerte au(x) titulaire(s) de permis de courtage, des camions appartenant à toute entreprise de camionnage, ou à tout fournisseur de matériaux ou prestataire de services. Il peut également utiliser simultanément ses propres camions et ceux de ses sous-traitants.

Lorsque l'entrepreneur utilise des camions conçus pour circuler exclusivement à l'extérieur des chemins publics pour effectuer des transports de matières en vrac autres que des matériaux de déblais et des matériaux d'excavation, chacun de ces camions doit être comptabilisé comme équivalent à 2 camions dans le calcul du nombre

minimal de camions offerts par l'entrepreneur au(x) titulaire(s) de permis de courtage. Cette disposition s'applique pour les seuls camions fournis par le(s) titulaire(s) de permis de courtage qui sont des camions porteurs dont la masse totale en charge (MTC) n'excède pas les limites légales applicables sur le réseau routier québécois.

Lorsque, dans la zone où s'exécutent les travaux, il y a plus d'un titulaire de permis de courtage, les transports réservés aux abonnés sont partagés entre ces titulaires selon la répartition établie par le Ministère et publiée dans la section sur le camionnage en vrac de l'onglet Entreprises de la page d'accueil du site Web du ministère des Transports (www.mtq.gouv.qc.ca).

7.7.1.2.2 Engagements et responsabilités de l'entrepreneur et du (des) titulaire(s) de permis de courtage

L'entrepreneur doit fournir, par écrit, au(x) titulaire(s) de permis de courtage et au surveillant, avant le début des travaux, les renseignements suivants :

- le calendrier prévu des travaux;
- tous les lieux de transport (origines, destinations et, le cas échéant, tout lieu de transformation, de mélange ou de dépôt);
- la distance moyenne des transports;
- la quantité et la nature de toutes les matières à transporter en vrac;
- le nombre total et le genre de camions requis pour satisfaire les besoins en transport de toutes les matières en vrac;
- la durée, la période approximative et le calendrier envisagés pour les transports de matières en vrac;
- les conditions particulières. Les exigences imposées au(x) titulaire(s) d'un permis de courtage par l'entrepreneur ne doivent pas être supérieures à celles imposées à l'entrepreneur par le Ministère. L'entrepreneur ne doit pas avoir d'exigences techniques particulières injustifiées relativement aux camions et à leurs équipements.

L'entrepreneur est tenu de transmettre au surveillant une preuve que le(s) titulaire(s) de permis de courtage a (ont) bien reçu les renseignements fournis par l'entrepreneur.

Au plus 5 jours après réception de ces renseignements fournis par l'entrepreneur, le(s) titulaire(s) de permis de courtage doit (doivent) lui transmettre, de même qu'au surveillant, un avis écrit et signé dans lequel il(s) s'engage(nt) :

7 | Exécution des travaux

- à fournir les camions nécessaires pour respecter les proportions signifiées par l'entrepreneur, tout en satisfaisant aux conditions particulières mentionnées dans les renseignements fournis et en indiquant, s'il y a lieu, un nombre maximal de camions;

ou,

- à fournir les camions dans une proportion moindre que celle signifiée par l'entrepreneur, et ce, en précisant la proportion à laquelle il(s) s'engage(nt), tout en satisfaisant aux conditions particulières mentionnées dans les renseignements fournis et en indiquant, s'il y a lieu, un nombre maximal de camions;

ou encore, le cas échéant,

- à fournir les camions nécessaires dans une proportion excédant celle réservée aux abonnés, comme il a été convenu en réponse à l'offre de transports excédentaires qu'il(s) a (ont) acceptée, tout en satisfaisant aux conditions particulières mentionnées dans les renseignements fournis et en indiquant, s'il y a lieu, un nombre maximal de camions. Cette proportion inclut alors celle réservée aux abonnés et le pourcentage convenu pour les transports en excédent.

De plus, l'avis écrit doit également mentionner que le(s) titulaire(s) reconnaît(aissent) être lié(s) par les dispositions à défaut d'une entente de prestation de services.

Le(s) titulaire(s) de permis de courtage doit (doivent) fournir à l'entrepreneur et au surveillant le nom des entreprises, les noms et prénoms des personnes qui fourniront les services demandés par l'entrepreneur, les numéros d'inscription au Registre du camionnage en vrac de la CTQ et les numéros d'identification de chaque camion de ces personnes ou entreprises inscrit sur la vignette délivrée par la CTQ, avant que ceux-ci ne se présentent sur le chantier. Parmi ces personnes, celles qui sont propriétaires du camion qu'elles conduisent elles-mêmes doivent être désignées comme telles.

Les proportions signifiées par l'entrepreneur auxquelles le(s) titulaire(s) de permis de courtage a (ont) souscrit ou les proportions spécifiées par le(s) titulaire(s) de même que le nombre maximal de camions indiqué par ceux-ci sont immuables pour toute la durée des travaux.

En plus, l'entrepreneur doit, dans une demande écrite au(x) titulaire(s) de permis de courtage transmise entre 8 h 30 et 15 h d'une journée de travail pour un chantier de jour ou entre 7 h et 10 h pour un chantier de nuit, exprimer les besoins en camions pour les transports à effectuer durant la période de travail suivante. Une copie de cette demande est transmise au surveillant.

7.7.1.2.3 Tarifs et facturation

Les tarifs de transport, applicables pour les services de transport des abonnés fournis par le(s) titulaire(s) de permis de courtage, de même que les conditions d'application des tarifs et la description des régions et des secteurs sont stipulés dans le *Recueil des tarifs de camionnage en vrac* du ministère des Transports. Les prix des transports mentionnés aux tarifs sont en vigueur à partir du 1^{er} janvier de chaque année et peuvent, par la suite, être ajustés en tout ou en partie par le Ministère, et cela, en tout temps.

La période de facturation des transports effectués par les abonnés du (des) titulaire(s) couvre 14 jours consécutifs compris entre un dimanche à 0 h 01 et le deuxième dimanche suivant à 0 h 01. L'entrepreneur doit verser au(x) titulaire(s), au plus tard 30 jours après la fin de chaque période, les sommes dues selon les travaux effectués pour la période correspondante.

7.7.1.3 Conséquence en cas de non-respect des dispositions à défaut d'une entente de prestation de services

L'entrepreneur n'est pas autorisé à commencer le transport des matières en vrac s'il est en défaut d'avoir fourni au(x) titulaire(s) les renseignements exigés ci-dessus selon les modalités prévues, ou si la période allouée au(x) titulaire(s) pour répondre à la demande de l'entrepreneur n'est pas terminée, ou si le surveillant n'a pas autorisé le début du transport.

Le défaut d'un titulaire de permis de courtage de transmettre son engagement dans le délai prévu entraîne l'annulation, pour lui-même et ses abonnés, de toutes les dispositions les favorisant en matière de transport en vrac. La proportion des transports qui lui étaient destinés est alors offerte à un autre titulaire de permis de courtage de la zone ou de la région où s'exécutent les travaux et qui a transmis son engagement à temps. Si tous les titulaires sont en défaut à cet égard, l'entrepreneur n'est alors lié par aucune stipulation pour autrui en faveur de titulaires du permis de courtage.

À chaque période de travail pour laquelle l'entrepreneur n'a pas exprimé, ou a exprimé après 15 h pour les chantiers de jour ou 10 h pour les chantiers de nuit, les besoins en camions pour les transports à effectuer au cours de la période de travail suivante, le(s) titulaire(s) de permis de courtage est (sont) en droit de réclamer à l'entrepreneur, à titre de dommages et intérêts liquidés, un montant de 750 \$ pour chacun des camions que l'entrepreneur n'a pas demandés ou a demandés hors délai et qui ont été remplacés par d'autres camions que ceux des abonnés, selon les pourcentages acceptés ou signifiés par le(s) titulaire(s), et ce, jusqu'à concurrence, s'il y a lieu, du nombre maximal de camions spécifiés par le(s) titulaire(s) de permis de courtage.

7 | Exécution des travaux

L'annulation de la réquisition par l'entrepreneur est toutefois possible s'il fait parvenir au(x) titulaire(s) un avis écrit en ce sens au moins 2 heures avant l'instant où les camions sont requis.

Le défaut du (des) titulaire(s) de permis de courtage de répondre à la demande en camions de l'entrepreneur permet à ce dernier d'avoir recours à d'autres camionneurs pour combler ses besoins en camions.

À chaque période de travail pour laquelle l'entrepreneur a exprimé ses besoins en camions selon les modalités prévues, celui-ci est en droit de réclamer au(x) titulaire(s) de permis de courtage qui ne satisfait(ont) pas à la demande en camions selon les pourcentages acceptés ou signifiés par le(s) titulaire(s), à titre de dommages et intérêt liquidés, un montant de 750 \$ pour chacun des camions demandés, et ce, jusqu'à concurrence, s'il y a lieu, du nombre maximal de camions spécifié par le(s) titulaire(s) de permis de courtage. L'acceptation de la réquisition par le(s) titulaire(s) de permis de courtage est présumée, sauf si un avis écrit de refus parvient à l'entrepreneur avant 19 h la veille pour les chantiers de jour ou 14 h pour les chantiers de nuit.

Toutes les sommes dues à titre de dommages et intérêts liquidés doivent être payées à la partie lésée dans un délai de 30 jours. L'entrepreneur ne peut pas se payer lui-même en retenant des sommes dues au(x) titulaire(s) pour les transports que les entreprises abonnées ont effectués.

Les dommages et intérêts liquidés ne peuvent être exigés dans les cas de force majeure.

7.7.1.4 Intervention du surveillant

Pour chaque période de travail, lorsqu'une plainte est déposée auprès du surveillant ou que celui-ci constate un écart avec l'entente signée ou avec les dispositions à défaut d'une entente, le surveillant en avise l'entrepreneur et lui demande des explications. Si le surveillant est d'avis que les explications ne sont pas fondées, il transmet un avertissement à l'entrepreneur et lui demande de corriger la situation. Si l'entrepreneur ne corrige pas immédiatement la situation, le surveillant ordonne l'arrêt temporaire des transports de matières en vrac. Avant d'autoriser la reprise des transports en vrac, le surveillant exige la correction de la non-conformité.

Pour chaque cas confirmé de non-respect par l'entrepreneur de l'entente signée ou des stipulations à défaut d'une entente, le Ministère peut appliquer, à titre de dommages et intérêts liquidés, une retenue permanente de 500 \$ pour le premier cas, de 1 000 \$ pour un deuxième cas et de 1 500 \$ pour chaque cas subséquent. La transmission d'un avertissement et d'une demande de correction, sans qu'il y ait arrêté des transports de matières en vrac, ne constitue pas un cas de non-respect menant à l'application d'une pénalité.

7.7.1.5 Ajustement des tarifs

Dans le cas d'une augmentation des tarifs de camionnage du *Recueil des tarifs de camionnage en vrac* du ministère des Transports dont la parution survient après la date de la publication de l'appel d'offres, les dispositions suivantes s'appliquent :

- si les travaux exécutés après la date de l'augmentation se font à l'intérieur du délai stipulé dans le contrat ou à l'intérieur d'un nouveau délai accordé à l'entrepreneur par avenant au contrat, le Ministère, sur présentation des preuves, ajuste le paiement à l'entrepreneur d'un montant équivalant à ces augmentations pour payer les entreprises de camionnage abonnées dont les services ont été fournis par le(s) titulaire(s), plus 10 % pour les frais généraux qui vont à l'entrepreneur;
- si les travaux exécutés après la date de l'augmentation se font à l'extérieur du délai stipulé dans le contrat ou prolongé par le Ministère, l'entrepreneur n'a droit à aucun ajustement de prix. L'entrepreneur est toutefois tenu de payer les entreprises de camionnage abonnées selon les nouveaux tarifs.

Dans le cas d'une diminution des tarifs, le Ministère déduit un montant équivalant à ces diminutions pour tous les transports des matières en vrac effectués par les abonnées dont les services ont été fournis par le(s) titulaire(s) de permis de courtage.

7.7.1.6 Ajustement du prix du carburant pour les services de transport de matières en vrac fournis par un titulaire de permis de courtage

Lorsque l'entrepreneur utilise les services des entreprises de camionnage en vrac abonnées à un titulaire de permis de courtage et que ces services sont fournis par ce dernier pour effectuer du transport de matières en vrac, un montant d'ajustement est établi, à la hausse ou à la baisse, par le Ministère selon les fluctuations du prix du carburant diesel, et ce, uniquement pour ces transports.

Le montant de l'ajustement est établi en appliquant le pourcentage d'ajustement du mois visé (surcharge ou réduction) au montant des transports effectués durant le mois. Le montant des transports est établi en fonction des tarifs réels prévus au contrat par entente ou selon les modalités prévues aux dispositions à défaut d'entente. Le pourcentage d'ajustement est publié dans la section sur le camionnage en vrac de l'onglet Entreprises de la page d'accueil du site web du Ministère (www.mtq.gouv.qc.ca).

Dans le cas d'un ajustement à la hausse, la somme est versée par le Ministère à l'entrepreneur général. L'entrepreneur général doit alors remettre cette somme aux entreprises de camionnage en

ANNEXE 3

Entente Ministère des ressources naturelles

PAR COURRIEL
PAR COURRIER

Québec, le 19 mars 2015

Monsieur Gaétan Légaré,
Directeur général
L'association nationale des camionneurs artisans inc.
670, rue Bouvier, bureau 235
Québec, (Québec) G2J 1A7

Objet : Réponse à votre lettre du 19 décembre 2014 et à l'appel conférence du 27
février 2015

Monsieur,

En réponse à votre lettre du 19 décembre 2014 et à l'appel conférence du 27 février 2015, vous trouverez ci-joint les modifications que le ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles entend apporter aux devis d'appels d'offres publics pour les travaux de restauration des sites miniers abandonnés.

Ces modifications seront mises en place dès que nos conseillers juridiques les auront approuvées.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

La directrice,

1.t-WeL

Sophie Trudel

ST/ed

p. j. Modifications — Document d'appel d'offres — Travaux de restauration des sites miniers abandonnés

c. c. M. Marin Beaulieu, Sous-poste de camionnage en vrac Abitibi-est, zone 06 inc.
Mme Lucie Bourassa, directrice, Région 05

**MODIFICATIONS - DOCUMENT D'APPELS D'OFFRES
TRAVAUX DE RESTAURATION DE SITES MINIERES ABANDONNÉS**

Camionnage en vrac

2.6.7 Camionnage en vrac sur les chemins publics et sur les terrains appartenant au domaine de l'État ou au domaine privé

2.6.7.1 Définitions

« Matériaux en vrac » : les matériaux en vrac visés par la présente disposition comprennent le sable, la terre, les schistes argilieux, le gravier et la pierre concassée ou non à l'exclusion de toute autre substance et de tout autre matériau, transportés en tout ou en partie sur le réseau routier à la charge du ministère des Transports du Québec ou des municipalités et sur les terrains appartenant au domaine de l'État *ou au domaine privé*.

« Entreprises inscrites » : les Entreprises inscrites sont celles répertoriées au Registre du camionnage en vrac de la Commission des Transports du Québec (CTQ).

« Sous-traitants » : à la présente clause, sous-traitant désigne les Entreprises inscrites ainsi que toutes autres entreprises à l'exclusion de celles dont la principale activité, dans le cadre d'un contrat de sous-traitance, consisterait à fournir des services de transport de matériaux en vrac.

2.6.7.2 Dispositions générales

L'entrepreneur et ses sous-traitants doivent utiliser les services d'Entreprises inscrites pour 50 % au moins des transports des matériaux en vrac du présent contrat.

Avant le début du transport des matériaux en vrac, l'entrepreneur doit convenir avec le titulaire du permis de courtage en services de camionnage en vrac d'une entente écrite de prestation de services pour le transport des matériaux en vrac depuis leur source originale et principale jusqu'au site désigné sur le chantier. Au même moment, l'entrepreneur doit remettre au titulaire du permis de courtage en services de camionnage en vrac une copie du cautionnement émis en faveur du ministre des Finances pour la garantie de ses obligations pour gages, matériaux et services.

Lorsque plus d'un organisme de courtage habilité dessert un même territoire, le nombre de camions requis pour le transport des matériaux en vrac du présent contrat est partagé à parts égales entre ces organismes de courtage.

Lorsque des camions conçus pour circuler exclusivement à l'extérieur des chemins publics sont utilisés, chacun de ces camions doit être comptabilisé comme équivalent à deux camions dans le calcul du nombre de transports.

Pour circuler à l'intérieur du chantier, les camions utilisés pour le transport des matériaux en vrac doivent être appropriés à la nature du terrain.

2.6.7.3 Dispositions particulières

De manière à favoriser l'efficacité et la santé et sécurité dans le cadre de ce projet, les conducteurs des véhicules devront être les mêmes tout au long du projet. Toute substitution, pour des motifs valables, devra être signifiée et acceptée par le représentant du ministre sur le chantier avant d'être effective.

2.6.7.4 Limite

Les obligations énoncées à la présente clause ne s'appliquent pas lorsque le ou les organismes de courtage habilités ne peuvent fournir dans un délai raisonnable 50% *des transports* nécessaires à l'entrepreneur pour respecter le programme des travaux acceptés par le MERN. L'entrepreneur et ses sous-traitants sont alors libres d'utiliser d'autres camions pour combler l'écart entre le nombre de *camions* que le ou les organismes de courtage peuvent fournir et celui requis pour la réalisation des travaux.

2.6.7.5 Tarif

Le tarif et les conditions applicables au transport de matériaux en vrac seront établis pour chaque contrat survenu entre l'entrepreneur, ou son sous-traitant, et le ou les organismes de courtage habilités.

À défaut d'entente spécifique entre les parties avant le début de la fourniture des services, le tarif et les conditions applicables au contrat seront ceux établis au RECUEIL DES TARIFS DE CAMIONNAGE EN VRAC du ministère des Transports du Québec pour le transport de matériaux en vrac dans le cadre de ses travaux publics. Le tarif et les conditions applicables seront ceux du recueil précité, déterminés au moment de la fourniture des services par le ou les organismes de courtage habilités.

Dans tous les cas, les tarifs ne pourront excéder ceux établis au RECUEIL DES TARIFS DE CAMIONNAGE EN VRAC du ministère des Transports du Québec pour le transport de matériaux en vrac dans le cadre de ses travaux publics.

Mars 2015

ANNEXE 4 :

Entente Parc Éolien de Rivière du Moulin

CONTRAT DE SERVICES DE CAMIONNAGE EN VRAC (MODÈLE AMENDÉ D'ENTENTE POSSIBLE)

ENTRE: Construction Énergie Renouvelable s.e.n.c
178, route 132 Est
Carleton-sur-Mer (Québec)
G0C 2Z0
(entrepreneur)

ET: Les transporteurs en vrac de Charlevoix
2445, boul. de Comporté
La Malbaie (Québec) G5A 1N5

ET : Les transporteurs en vrac de Chicoutimi et de Dubuc-Nord
inc.

ET: L'association des transporteurs en vrac de Dubuc-Sud inc.

(les courtiers)

Il est convenu ce qui suit :

1. Ce contrat de service s'applique pour le contrat que Construction Énergie Renouvelable a reçu d'EDF EN Canada pour la construction du parc éolien de Rivière-du-Moulin.
2. Ce contrat s'applique pour le transport de toutes les matières en vrac, à l'exception de la fourniture d'usine sur le chantier faite par Unibéton et des matériaux transportés au moyen de camions conçus pour circuler exclusivement à l'extérieur des chemins publics (VHR), et ce, pour toute la période et toutes les phases du contrat de construction du parc éolien.
3. Ce contrat lie l'entrepreneur, de même que le sous- traitant des travaux du réseau souterrain. Malgré cet engagement pour également le sous-traitant, il demeure que comme stipulant pour ce dernier, les courtiers ne pourront pas produire une réclamation à l'endroit de l'entrepreneur pour un manquement au contrat de ce dit sous-traitant.
4. Pour la durée du contrat, l'entrepreneur pourra utiliser 0 % des camions requis sur son chantier. Le sous-traitant du réseau souterrain pourra utiliser, quant à lui, tous ses camions, et ce, sans contrainte d'un pourcentage donné. Donc, à part les VHR, les camions du sous-traitant du réseau souterrain et ceux du fournisseur de béton Unibéton (incluant les fournisseurs d'Unibéton), aucun autre camion que ceux des courtiers ne pourront transporter sur le chantier.
5. À l'exception des camions prévus aux articles 2 et 4, le courtier sera donc le fournisseur **exclusif** de l'entrepreneur et de son sous-traitant des travaux du réseau souterrain. Pour la suite du contrat, même si nous référons toujours à l'entrepreneur comme une des parties de

Courtier	Entrepreneur

l'entente, il demeure que l'ensemble des clauses s'appliquent aussi au sous-traitant du réseau souterrain.

6. Les périodes de facturation sont définies comme étant:
 - du 1^{er} au 15 du mois, payable avant le 15 du mois suivant;
 - du 16 au 31 du mois, payable avant le 31 du mois suivant.
7. Des frais de retard de paiements au taux de 2% par mois (ou de 26,82% par année) s'appliqueront à partir de la date de facturation pour tous les paiements qui n'auront pas été reçus dans les 30 jours suivants la période de facturation.
8. À l'exception d'une allocation de déplacements à négocier entre les parties, les tarifs applicables sont déterminés par le recueil des tarifs du Ministère des Transports du Québec (MTQ) pour l'année en cours. À cet effet, les taux à la tonne métrique seront applicables que dans la mesure où la majorité des camionneurs obtiennent, pour un même transport, pour une même journée, des gains supérieurs à ceux exigibles aux taux horaires. À défaut, les taux horaires seront facturés.
9. En accord avec l'article 3 du recueil des tarifs du MTQ (délimitation des heures de transport), à l'effet que les heures de transport débutent au moment de la mise à disposition du véhicule au lieu et à l'heure fixés par l'entrepreneur et se terminent lorsque ce dernier libère le transporteur, les transporteurs profiteront donc des pauses rémunérées décrétées sur le chantier, si la rémunération est à taux horaire.
10. Le cas échéant, la **surcharge** pour le carburant calculée mensuellement par le MTQ **s'ajoute aux taux** énoncés précédemment.
11. Advenant la modification de la grille tarifaire du Ministère des Transports du Québec (MTQ) pour ses taux de transport, les nouveaux taux obtenus deviendront ceux facturés à l'entrepreneur.
12. Lorsque le tarif horaire est appliqué et que du **transport en retour est requis, le tarif appliqué est le taux horaire majoré de 20%**. Dans le cas où différents taux horaires pourraient s'appliquer, la majoration (20%) sera calculée selon le taux horaire le plus bas et ajoutée au taux horaire le plus élevé.
13. Lorsque le tarif tonne-kilomètre (ou charge utile) est appliqué pour un transport qui comporte un **aller et un retour en charge, le tarif établi pour le trajet en charge le plus court, soit l'aller ou le retour, est réduit de 50%**
14. Lorsque des limites de charges sont imposées aux camionneurs (exemples : transport durant la période de dégel, les charges portantes maximales d'un pont ou d'un chemin dans une région marécageuse, ou l'imposition d'une charge maximale), le prix à la tonne-kilomètre est ajusté à la hausse en utilisant le facteur d'ajustement prescrit dans le recueil des tarifs du MTQ.
15. Obligations de l'ENTREPRENEUR :
 - a) Assurer des conditions normales de transport;
 - b) Faire respecter les normes de sécurité en vigueur au Québec sur les chantiers;

Courtier	Entrepreneur

- c) Référer tout problème au représentant des transporteurs affectés pour la bonne marche du chantier;
- d) Faire respecter les normes et les charges selon le règlement de la SAAQ lors des chargements dont il a la responsabilité et avec la collaboration des transporteurs affectés;
- e) Honorer le paiement de toutes les factures signées par ses contremaîtres ou mandataires;
- f) Effectuer le paiement des sommes dues dans les 30 jours de la réception de l'état de compte afin d'éviter les frais de retard de paiements;

16. Obligations des COURTIERES :

- a) Fournir les camions nécessaires pour une exécution efficace des travaux;
- b) Effectuer la répartition et l'affectation des camions selon la Loi sur les Transports du Québec L.R.Q., chapitre T-12 et en conséquence des zones territoriales visées par les travaux ou autres répartitions à convenir entre les courtiers signataires, mais en priorisant cependant toujours les abonnés des trois (3) courtiers signataires, dans la mesure où un courtier donné ne peut suffire à la demande. Dans le même esprit qu'à l'article 3 (non responsabilité pour autrui), l'entrepreneur ne pourra recevoir aucune réclamation d'un des courtiers signataires, quant au partage des transports entre ces derniers;
- c) Informer des modalités du présent contrat les transporteurs susceptibles d'effectuer du transport;
- d) Aviser les transporteurs affectés de respecter les limites de vitesse, de même que les normes (incluant les limites horaires journalières) et les charges rattachées aux règlements de la SAAQ;
- e) Aviser les transporteurs affectés que l'entrepreneur pourra refuser les camions non conformes aux normes de sécurité et règlements en vigueur, notamment celles de porter ses équipements de protection individuels (EPI) sur le chantier, d'avoir un camion muni d'une alarme de recul adéquate et un radio de communication fonctionnel (CB);
- f) Aviser les transporteurs affectés qu'ils pourront être expulsés du chantier s'ils ne respectent pas les règles environnementales qui seront imposées par l'entrepreneur;

17. Particularités :

- a) Les réquisitions de camions de l'entrepreneur devront être signifiées avant 15h la veille ou lors du dernier jour ouvrable précédant la journée des transports. Pour les travaux de nuit, c'est avant 10h le jour des transports, si c'est un jour ouvrable;
- b) Les réquisitions qui totaliseront un nombre de camions supérieur à 20 camions, devront être signifiées avant 10 heures la veille ;
- c) Demander un maximum de 20 camions, pour une journée et une matière donnée, lorsque le transport s'effectue au tarif à la tonne kilomètre;

Courtier	Entrepreneur

- d) Comme les transports seront à toute fin pratique presque toujours assujettis à la Loi sur les relations de travail dans l'industrie de la construction (CCQ), les réquisitions qui ne seront pas assujettis à ce dit décret devront, chaque fois, être exprimées par écrit par l'entrepreneur;
- e) Aux fins de la facturation, la distance de transport est déterminée par le nombre de kilomètres parcourus à partir du point de chargement jusqu'au retour à celui-ci, en ne tenant compte que de la première décimale pour les fractions de kilomètre, et ce, sans aucun arrondissement. La distance totale obtenue doit être divisée par deux. Le prix par tonne transportée est applicable à l'ensemble du kilomètre, peu importe la fraction de kilomètre en charge, parcouru;
- f) La distance est établie selon l'itinéraire le plus court que peut emprunter le transporteur, en tenant compte des dispositions législatives et réglementaires en vigueur qui s'appliquent au type de véhicule utilisé;
- g) Le bon kilométrage devra être confirmé de part et d'autre, dans un délai de 48 heures suivant la réquisition; Et les parties en cause peuvent le rectifier dans le temps si le calcul est erroné;
- h) Sauf pour des motifs hors du contrôle de l'entrepreneur (bris d'équipement, conditions climatiques ou forces majeures), toutes les réquisitions devront avoir une durée minimale de 3 heures de service continu pour un chantier de jour en semaine et de 6 heures pour un chantier le samedi, le dimanche ou de nuit
- i) Étant donné qu'il y a trois (3) courtiers sur le territoire concerné par ces travaux et que la majorité des opérations s'effectueront dans la zone de Charlevoix, c'est donc ce sous-poste qui s'occupera de la répartition des camions pour tout le contrat et pour toute la longueur de celui-ci. Ces trois (3) courtiers s'occuperont donc ensuite eux-mêmes de la répartition des camions entre eux;
- j) Pour le respect des règles environnementales (voir l'article 16f), dans l'éventualité où une mesure imposerait un coût inhérent, l'entrepreneur s'engage à faciliter l'opération et surtout à dédommager, s'il y a lieu, les transporteurs affectés;

N.B. : Ce contrat n'est pas une offre formelle d'entente, mais qu'un document de travail pour la négociation en cours.

En foi de quoi les parties ont signé ce ____ jour de _____ 2013.

L'entrepreneur

Le courtier (Charlevoix)

Le courtier (Chicoutimi et Dubuc-Nord)

Le courtier (Dubuc-Sud)

Courtier	Entrepreneur

ANNEXE 5 :

**Entente desserte ferroviaire de
Grande-Baie Sud**

APPEL DE PROPOSITIONS APS-1303-01
ADDENDA No. 01

- 3.11. L'article 23.2 « Modalités de paiement des postes du bordereau de prix » des clauses administratives particulières est modifié de la façon suivante :
- Les montants apparaissant aux divers articles du *Bordereau de prix* du document Formulaires et bordereau de soumission, sont payés à l'Entrepreneur suivant les prescriptions du présent article.
- À l'exception des articles du *Bordereau de prix* pour lesquels des modalités de paiement spécifiques sont prévues ci-dessous, les modalités du Cahier des charges et devis généraux (CCDG) produit par Transport Québec, dans sa version 2012, seront utilisées pour le mesurage des quantités et le paiement des sommes dues.
- S'il y a contradiction entre les clauses administratives générales, administratives ~~et~~ particulières ou le devis technique, et le CCDG, les clauses administratives générales, administratives ~~et~~ particulières ou le devis technique, auront préséance sur le CCDG.
- 3.12. L'article 23.4 « Chemin d'accès » des clauses administratives particulières est annulé.
- 3.13. L'article 23.6 « Contrôle des eaux » des clauses administratives particulières est annulé.
- 3.14. L'article 24 « Retenue de garantie » des clauses administratives particulières est modifié de la façon suivante :
- L'article « RETENUE DE GARANTIE » des clauses administratives générales n'est pas applicable pour les travaux du présent Contrat.
- Les modalités de libération de la retenue de garantie seront cependant les suivantes : L'APS libère 80% de la retenue de garantie après la dernière réception provisoire. L'autre 20% de la retenue de garantie est conservée jusqu'à la réception définitive des travaux. Il est important de rappeler que la réception définitive sera prononcée à la fin de la période de garantie des travaux.
- 3.15. L'article 25 « Facturation et paiement » des clauses administratives particulières est modifié de la façon suivante :
- L'adresse pour l'envoi des décomptes est la suivantes :
- Administration Portuaire du Saguenay
A/S « Dessau - Gérant de projet »
6600 5222, chemin du Quai-Marcel-Dionne
La Baie (Québec) G7B 3N9
À l'attention de Daniel Nadeau, ing., PMP
- 3.16. L'article 26 « Transport en vrac » est ajouté aux clauses administratives particulières. Ce nouvel article se définit comme suit :
- Dans le cadre du présent Contrat, le transport en vrac sera régi par les modalités prévues à l'article 7.7.1.2.1 « Conditions générales » du CCDG avec les exceptions suivantes :
- Le 4^e paragraphe de l'article est corrigé de la façon suivante :
« Cette proportion s'applique à tous les types de matières, à l'exception des matériaux de déblai et des matériaux d'excavation, qui sont transportés au moyen de camion conçus pour circuler exclusivement à l'extérieur des chemins publics. »
 - Les 6^e et 7^e paragraphes ne sont pas applicables pour le présent Contrat;
- Les articles 7.7.1.2.2, 7.7.1.2.3, 7.7.1.3, 7.7.1.4, 7.7.1.5, 7.7.1.6 et 7.7.1.7 du CCDG ne sont pas applicables pour le présent Contrat.