



**LE PROJET À 735 KV ENTRE LES POSTES MICOUA ET  
DU SAGUENAY PAR HYDRO-QUÉBEC**

**MÉMOIRE DE**

**Les Transporteurs En Vrac De Jonquière Inc.  
Les Transporteurs En Vrac De Chicoutimi Et Dubuc-Nord Inc.  
Association Des Transporteurs En Vrac De Baie-Comeau Inc.  
Les Transporteurs En Vrac De Forestville Inc.**

**PRÉSENTÉ**

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

## PRÉAMBULE

Tous les organismes de courtage touchés par le présent projet remercient les membres du comité du bureau des audiences publiques sur l'environnement, de leur offrir l'opportunité de présenter leurs commentaires et appréhensions concernant la réalisation du projet à 735 kV entre les postes de Micoua et du Saguenay par Hydro-Québec.

Lors de cette présentation, les quatre (4) organismes et zones de courtage de transport de matières en vrac concernés ont l'intention de démontrer l'importance de la réalisation du projet ci-haut mentionné pour toutes les retombées économiques régionales locales qu'elle apportera à ses camionneurs artisans.

## MANDAT

Au nom des 230 camionneurs artisans touchés, les organismes de courtage impliqués se sont vus confier le mandat de préparer et de présenter un mémoire devant les audiences publiques se rapportant au projet 735 kV entre les postes de Micoua et du Saguenay par Hydro-Québec. À des fins de compréhension de texte, nous ferons l'appellation des quatre (4) organismes et zones de courtage en utilisant le terme : « *Tous les organismes de courtage* » soient :

- Les Transporteurs En Vrac De Jonquière Inc.
- Les Transporteurs En Vrac De Chicoutimi Et Dubuc-Nord Inc.
- Association Des Transporteurs En Vrac De Baie-Comeau Inc.
- Les Transporteurs En Vrac De Forestville Inc.

Ils sont communément appelés dans nos régions "des sous-postes".

## **TABLE DES MATIÈRES**

<b>COUVERTURE</b>	<b>1</b>
<b>PRÉAMBULE / MANDAT</b>	<b>2</b>
<b>TABLE DES MATIÈRES</b>	<b>3</b>
<b>INTRODUCTION</b>	<b>4</b>
<b>PRÉSENTATION DES ORGANISMES DE COURTAGE</b>	<b>5 - 6</b>
<b>PORTRAIT DU CAMIONNEUR ARTISAN</b>	<b>7 - 8</b>
<b>PORTRAIT DES ORGANISMES DE COURTAGE</b>	<b>9</b>
<b>EFFICACITÉ ET RENTABILITÉ DU CAMIONNEUR</b>	<b>10</b>
<b>PORTRAIT SOCIO-ÉCONOMIQUE RÉGIONAL</b>	<b>11</b>
<b>ENTENTE HYDRO-QUÉBEC</b>	<b>12</b>
<b>RETOMBÉES ÉCONOMIQUES ET RECOMMANDATIONS</b>	<b>13-14</b>
<b>CONCLUSION</b>	<b>15</b>

ANNEXE 1 : Entente entre Hydro-Québec.

## 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 « *Tous les organismes de courtage* » croient 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. Le ralentissement économique, 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 « *Tous les organismes de courtage* » de faire changer cette situation en mettant en œuvre pour que des projets comme celui du projet 735 kV entre les postes de Micoua et du Saguenay par Hydro-Québec se concrétise et qu'il y ait une place pour eux lors de l'exécution de ces travaux.

Dans le présent mémoire, vous trouverez en premier lieu la présentation des organismes de courtage, l'efficacité et la rentabilité du camionneur artisan, les grandes lignes d'une étude socio-économique des camionneurs en vrac des régions touchées par le projet, la clause de transport d'Hydro-Québec. 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, les suggestions et recommandations de « *Tous les organismes de courtage* ».

## PRÉSENTATION DES ORGANISMES DE COURTAGE

« *Tous les organismes de courtage* » des régions du Saguenay-Lac-St-Jean, Lanaudière et de la Côte-Nord sont tous des organismes à but non lucratif. Ils couvrent les zones de vrac de Jonquière, Dubuc-Nord, Forestville et de Baie-Comeau soit le tracé de la ligne 735 kV d'Hydro-Québec. Ils sont détenteurs d'un permis de courtage délivré en vertu de la loi de la Commission Des Transports Du Québec.

Ils regroupent au-delà de deux cent trente (230) propriétaires de petites entreprises de camionnage en vrac et sont dirigés par des conseils d'administration formés par les membres. Les organismes de courtage ont pour mission de représenter et défendre leurs abonnés, de les soutenir dans l'exploitation profitable de leur entreprise de transport, notamment assurer le partage équitable entre les membres camionneurs.

La Commission Des Transports Du Québec tient et met à jour un registre de camionnage en vrac dans lequel sont inscrits les exploitants de véhicules lourds visés dans les marchés publics et privés selon la volonté de l'organisme de courtage. Dans les marchés publics, le 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 par le fait le moins de gain monétaire 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 tel que constitué en vertu de la loi sur l'aménagement et l'urbanisme du Québec.

Advenant un manque de camions à l'intérieur d'une zone de courtage touchée par les travaux, le courtier de zone doit faire appel à un autre courtier par l'intermédiaire de l'organisme régional reconnu, s'il en est. Les deux (2) organismes régionaux que se soient celle du secteur du Saguenay-Lac-St-Jean ou de la Côte-Nord peuvent compter sur une flotte de camions de plus 515 camionneurs pour palier à la demande en transport de matières de vrac à la réalisation des travaux.

Finalement, l'Association Nationale des Camionneurs Artisans Inc. communément appelé l'A.N.C.A.I. regroupe un total de quatre-vingt-huit (88) organismes de courtage au Québec. Dans l'éventualité que les travaux à la réalisation de la ligne 735 kV d'Hydro-Québec utiliseraient un nombre de camions au-delà des 515 camionneurs de « *Tous les organismes de courtage* » le regroupement des quatre-vingt-quatre (84) autres organismes de courtage affiliés à l'A.N.C.A.I. contribueraient à la réalisation par la banque des 4 800 camionneurs abonnés au mouvement provincial.

## 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 respective.

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.

« *Tous les organismes de courtage* » détiennent une flotte de camions pertinente, capable de procéder à la réalisation du projet 735 kV entre les postes de Micoua et du Saguenay par Hydro-Québec. Par ailleurs, si nous nous fions aux années précédentes, cette flotte de camions a été utilisée à plusieurs reprises dans les différentes régions sur des projets d'Hydro-Québec comme :

### Saguenay-Lac-St-Jean :

- Ligne 735 kV de la Chamouchouane-Bout-de-l'Île.
- Le pouvoir hydro-électrique de la Rivière Péribonka.
- Le pouvoir hydro-électrique de la Manouane.
- Le parc éolien de Rivière-du-Moulin.

### Côte-Nord :

- Centrale Jean Lesage Manic-2.
- Centrale Aux Outardes-3.
- Poste Micoua.
- La Romaine.
- Centrale de la Sainte-Marguerite-3.

### La Mauricie :

- Chute Allard.
- Rapide des Cœurs.
- Réfection des postes de Trois-Rivières, Shawinigan et Drummondville.
- Chemin d'accès barrage de la Gabelle.
- Barrage Rapide Blanc.
- Réfection de plusieurs barrages aléatoires.
- Ligne 3005 de la Mauricie.

### Lanaudière et Montréal :

- Réfection du poste de Pierre-Le Gardeur.
- Réfection du poste de Lachenaie à Terrebonne
- Réfection du poste du Grand-Brulé à Ste-Adèle.
- Réfection du poste de Blainville.
- Réfection du poste Fleury.
- Réfection du poste 440.
- Réfection du poste de Lasalle.
- Et autres réfections de poste d'Hydro-Québec.

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 tous autres événements majeurs comme le déluge de 1996 au Saguenay-Lac-St-Jean et la crise du verglas dans le secteur de Montréal.

## PORTRAIT DES ORGANISMES DE COURTAGE

« *Tous les organismes de courtage* » peuvent en tout temps (24/24) répondre à toutes demandes de transport dans un très court délai ;

« *Tous les organismes de courtage* » disposent de par ses réseaux régionaux d'environ 515 camions pour les sous postes concernés par le projet et au niveau provincial d'une banque de camions de plus de 4 800 ;

« *Tous les organismes de courtage* » ont 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 de matières de vrac bien précis ;

« *Tous les organismes de courtage* » disposent d'un personnel très expérimenté et compétent pour faire face à n'importe laquelle situation ;

« *Tous les organismes de courtage* » sont des associations à but non lucratif qui vivent de la contribution de leurs membres. Leur 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 leur territoire ;

« *Tous les organismes de courtage* » sont structurés pour répondre rapidement et professionnellement à toutes demandes administratives. Ils offrent un service de facturation unique, la double vérification (comptabilité auditée) et la répartition des paiements entre leurs membres ;

« *Tous les organismes de courtage* » disposent 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

« *Tous les organismes de courtage* » des régions font partie du plan d'urgence de plusieurs entreprises publiques, privées, municipales, organismes gouvernementaux et d'Hydro-Québec.

## 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.) soit :

Chapitre R-20 – Loi sur les relations du travail, la formation professionnelle et la gestion de la main-d'œuvre dans l'industrie de la construction.

*« 11° au transport d'une matière en vrac effectué par un exploitant de véhicules lourds inscrit au Registre du camionnage en vrac en vertu de la Loi sur les transports (chapitre T-12), lorsque le seul camion apparaissant au registre au nom de l'exploitant est conduit par celui-ci ou, dans le cas d'une personne morale, par l'administrateur ou actionnaire principal de cette personne morale, ou encore par une personne qui remplace cet exploitant ou cet administrateur ou actionnaire principal en raison d'une inaptitude de fait de celui-ci ».*

En outre, Depuis de nombreuses années, aucun accident majeur responsable n'a été répertorié dans les régions du Saguenay-Lac-St-Jean et de la Côte-Nord en ce qui concerne tous les projets d'Hydro-Québec.

Les camionneurs membres des organismes de courtage disposent de formation, de carte de sécurité relative aux exigences en santé et sécurité sur les chantiers de construction au Québec. Ces derniers doivent respecter des exigences strictes en ce qui concerne la sécurité que ça soit sur les chantiers publics et privés comme pour tous les projets de la compagnie Rio-Tinto et du consortium C.E.R. (Construction Énergie Renouvelable) et durant la réalisation du projet de Rivière-du-Moulin qui parfois étaient très exigeantes. 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, « *Tous les organismes de courtage* » démontrent qu'ils représentent une force économique importante.

On peut concevoir que les camionneurs en vrac des régions 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 un ralentissement économique provincial, la présence des camions hors route (grande capacité de charge) sur les chantiers du Québec ont fait en sorte de diminuer la portion du transport pour nos membres, en tenant compte des coûts élevés du carburant ainsi que les problèmes dans l'industrie du bois d'œuvre, ces quatre (4) prémices ont eu un effet néfaste sur les revenus de ces petites entreprises de transport de matières en vrac au cours des dernières années.

Par contre, il est impératif de prendre en considération les investissements du promoteur au cours des dernières années. Les projets tels que la Chamouchouane-Bout-de-l'Île, la Rivière Péribonka, la Manouane, la Manic-2, les Outardes-3, Micoua, la Romaine et de la Sainte-Marguerite-3 ont faits en sorte que nos membres ont pu vivre du métier de camionneur artisan.

## ENTENTE HYDRO-QUÉBEC

Tel que vous pourrez le constater à la lecture du document en annexe, une entente est intervenue entre Hydro-Québec et « *Tous les organismes de courtage* ». 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 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.”*

Évidemment, l'ajout de cette clause pour ce projet garantirait une plus grande part de travail aux camionneurs et aurait pour conséquence d'engendrer une répartition plus équitable des investissements d'Hydro-Québec dans les régions. 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 nos secteurs et il est logique et normal de croire que les camionneurs des deux (2) régions concernées en bénéficieraient.

## RETOMBÉES ÉCONOMIQUES ET RECOMMANDATIONS

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

Ces investissements publics sont primordiaux pour la survie de nos membres dans un proche avenir, particulièrement dans les secteurs plus ruraux où la croissance économique est presque inexistante depuis de nombreuses années.

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

- Le maintien de la clause d'Hydro-Québec que le transport des matières en vrac doit être partageable dans une proportion de 50 % sur les chemins publics en tout temps.
- Une modification de la clause d'Hydro-Québec que le transport des matières en vrac doit être partageable dans une proportion de 50 % sur les chemins **non-publics** en tout temps.
- L'obligation que les organismes de courtage touchés par le présent projet soient totalement encadrés par la Commission des Transports du Québec.
- L'obligation de conclure une entente entre l'entrepreneur général et l'organisme de courtage avant le début des travaux.
- La possibilité de fractionner le chantier pour permettre à plus d'entreprises régionales de soumissionner sur les contrats.
- De garantir la diversification des investissements du promoteur afin de pouvoir maximiser les retombées économiques locales pour l'ensemble des camionneurs régionaux.

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. Les exemples d'abus sont monnaie courante lorsque les camionneurs ne sont pas protégés par une clause de transport.

Il apparaît évident que la grande majorité des acteurs économiques des régions souhaitent que le promoteur fractionne le projet concernant la réalisation du trajet adopté pour le transport de matières en vrac 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 d'assurer plus de retombées économiques pour les régions. 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

« *Tous les organismes de courtage* » souhaitent être partenaires dans le projet à 735 kV entre les postes de Micoua et du Saguenay par Hydro-Québec.

L'expérience acquise au cours des dernières années, nous démontre qu'Hydro-Québec et leur personnel lors d'exécution de leurs projets sont soucieux et respectueux face à l'environnement et la participation des camionneurs sur les projets d'Hydro-Québec s'est toujours effectuée dans un mutuel respect. Par conséquent, les camionneurs verraient positivement la concrétisation de ce projet.

« *Tous les organismes de courtage* » 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 leur région respective. De ce fait, il serait primordial de voir introduire dans les devis, la clause qui garantit le transport aux camionneurs artisans membres des organismes de courtage encadrés par la Commission des Transports du Québec.

---

**Daniel Tremblay**, directeur régional

La Corporation des camionneurs en vrac 02 Inc

Par intérim des directeurs(trices) ici-bas mentionnés.

C.C : M. Oloff McLean : Les Transporteurs en vrac de Jonquière Inc.

C.C : M. Dominic Gagnon : Les Transporteurs en vrac de Chicoutimi et Dubuc-Nord Inc.

C.C : Mme. Sonia Gagné : Association des Transporteurs en vrac de Baie-Comeau Inc.

C.C : Mme. Hélène Boulianne : Les Transporteurs en vrac de Forestville Inc.

## **ANNEXE 1**

### **Entente entre Hydro-Québec et l'A.N.C.A.I.**



**CLAUSES GÉNÉRALES  
POUR CONTRAT  
DE TRAVAUX**

<b>6. GESTION DE LA QUALITÉ .....</b>	<b>6</b>
a) Mode assurance de la qualité	
a.1 Obligations de l'entrepreneur	
a.2 Autorité du représentant d'Hydro-Québec	
a.3 Portée du système qualité	
a.4 Personnel pour assurer la qualité	
a.5 Documentation du système qualité	
a.6 Surveillance des travaux	
a.7 Laboratoires d'essais	
a.8 Audits qualité	
a.9 Mesures correctives	
b) Mode de contrôle de la qualité	
b.1 Obligations de l'entrepreneur	
b.2 Autorité du représentant d'Hydro-Québec	
b.3 Inspection et contrôle des travaux	
<b>7. EXÉCUTION DES TRAVAUX .....</b>	<b>8</b>
a) Mode d'exécution	
b) Implantation des ouvrages	
c) Dessins d'exécution et d'assemblage	
d) Programme d'exécution	
e) Retard imputable à Hydro-Québec	
f) Changements au contrat	
g) Variations dans les quantités	
h) Suspension des travaux	
h.1 Dispositions générales	
h.2 Suspension des travaux sans le défaut de l'entrepreneur	
h.3 Suspension des travaux par suite du défaut de l'entrepreneur	
i) Travaux non conformes et non autorisés	
j) Prise de possession des travaux	
k) Propriété	
<b>8. MAIN-D'OEUVRE ET SALAIRES .....</b>	<b>11</b>
a) Recrutement de la main-d'oeuvre	
b) Relevé des employés autochtones	
c) Heures supplémentaires de travail	
<b>9. MATÉRIAUX, MATÉRIEL ET OUVRAGES .....</b>	<b>12</b>
a) Origine, qualité et mise en oeuvre des matériaux	
b) Matériaux fournis par l'entrepreneur	
c) Ouvrages provisoires, installations et matériel de chantier	
d) Ouvrages, matériel et matériaux mis à la disposition de l'entrepreneur par Hydro-Québec	
<b>10. TRANSPORT DE MATÉRIAUX EN VRAC PAR CAMIONS .....</b>	<b>12</b>
a) Définitions	
b) Dispositions générales	
c) Limite	
d) Tarif	
e) Camionneurs autochtones	
<b>11. RESPONSABILITÉ DE L'ENTREPRENEUR .....</b>	<b>13</b>

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.

A 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.

# ENTENTE

## CONCERNANT LE TRANSPORT DE MATÉRIAUX EN VRAC PAR CAMIONS À BENNES BASCULANTES

### Addendum

Modification de l'article 11 **ENTRÉE EN VIGUEUR, TERME ET RENOUELEMENT.**

**Les paragraphes 11.2 et 11.3 sont remplacés par ce qui suit:**

*La présente Entente intervenue le 14 mars 2000, initialement prévue pour une durée de 5 années fermes avec un terme prévu pour le 1<sup>er</sup> janvier 2005, est prolongée de l'accord des parties pour une durée additionnelle de deux (2) années.*

*L'Entente arrivera donc à son terme le 1<sup>er</sup> janvier 2007.*

Modification au paragraphe 7.2 de l'article 7. **ENGAGEMENTS DE L'ANCAI ET DU REGROUPEMENT.**

**7.2 Rapports annuels d'activités** L'ANCAI et le Regroupement *s'engagent de manière expresse à fournir* annuellement à Hydro-Québec un rapport des activités découlant de la présente Entente et de la clause préférentielle, *sous le même format que celui remis à l'automne 2004.* Ce rapport présentera notamment les quantités globales de matériel transporté ainsi que les distances parcourues par leurs membres au cours de cette année.

**EN FOI DE QUOI, LES PARTIES AUX PRÉSENTES ONT SIGNÉ CE**

### **SIGNATURES**

**POUR HYDRO-QUÉBEC**

**POUR L'ANCAI**

---

Jocelyne Fortin  
Directrice Acquisition  
DPAS

---

Clément Bélanger, président  
L'Association nationale des  
camionneurs artisans inc.