



CET - 038 M
C.P. - TERRITOIRE
FORESTIER

Présenté par :
TRAVAILLEURS AUTONOMES QUÉBEC INC.

CONSULTATION SUR LE LIVRE VERT :

**LA FORÊT POUR CONSTRUIRE
LE QUÉBEC DE DEMAIN**

la *force*

du groupe



TRAVAILLEURS AUTONOMES QUÉBEC INC.

2350 AVENUE DE LASALLE
MONTRÉAL, QUÉBEC
H1V 2L1

CONSULTATION SUR LE LIVRE VERT :
LA FORÊT POUR CONSTRUIRE LE QUÉBEC DE DEMAIN

REMARQUES PRÉLIMINAIRES

Travailleurs Autonomes Québec inc. – section camion regroupe des milliers de transporteurs reliés directement ou indirectement à l'industrie forestière et entend faire partie du processus de revitalisation de cette industrie. Non seulement nos membres représentent une force économique de premier plan de l'activité forestière, mais également un rouage technique fondamental qui va de la récolte à la transformation et à la mise en marché du bois. C'est dans ce contexte que nous vous transmettons nos conclusions quant à la place primordiale que doivent occuper les transporteurs dans l'évolution de cette industrie de premier plan pour notre économie.

Nous désirons remercier le Ministère des Ressources naturelles et de la Faune d'avoir été à l'origine de cette consultation publique et nous tenons à préciser que *Travailleurs Autonomes Québec inc. – section camion* est à leur entière disposition pour lui fournir les informations et les suggestions nécessaires à la recherche de solutions qui contribueront à construire le Québec de demain dans le domaine forestier.

INTRODUCTION

Nous sommes conscients de la nécessité pour le Québec de se doter d'une stratégie de développement industriel et d'une culture reliée à l'industrie du bois. Nous sommes aussi en accord avec une politique de gestion de l'industrie au niveau régional et ce, tout en respectant les nouvelles réalités environnementales reliées aux changements climatiques. Nous faisons nôtres les préoccupations gouvernementales incluses dans le *Livre Vert : La forêt pour continuer le Québec de demain*, quant à la protection des écosystèmes et à la régénération de la ressource. Nous croyons également que l'écoconditionnalité peut être étendue à l'ensemble des intervenants de l'industrie. Toutefois, le Ministère des Ressources naturelles et de la Faune (MRNF), le Gouvernement et l'ensemble des intervenants de l'industrie forestière doivent comprendre que le *Livre Vert*, ne tient pas compte d'un des acteurs les plus importants dans la chaîne de production forestière, soit les transporteurs forestiers.

La crise que nous vivons actuellement au sein de l'industrie forestière oblige le Gouvernement, le MRNF et l'ensemble des intervenants à agir promptement afin de respecter un certain équilibre économique pour les transporteurs. Conséquemment à cette crise économique et structurelle que vit l'industrie, nous devons tenir compte des intervenants du transport, essentiels dans toutes les phases de l'activité forestière.

Nos membres font face à toutes sortes de situations problématiques qui ne sont pas répertoriées dans le *Livre Vert*, entre autres les fermetures d'usines et la pénurie de travail dans le transport. Aucun programme gouvernemental n'a été mis en place pour aider les transporteurs en situation de crise. Les transporteurs sont présents en forêt, au moulin, à l'usine et jusque dans les centres de distribution. On voit les transporteurs sur les marchés locaux, régionaux, nationaux et au niveau de l'exportation du bois. C'est tout dire que d'affirmer que les transporteurs sont le lien essentiel entre les différentes phases de production et de transformation de la ressource. Dans ce contexte, il apparaît impérieux de protéger l'industrie du transport qui subit les contrecoups des crises financières ponctuelles qui se vivent dans l'industrie forestière. À ce titre, nous devons réaliser qu'aucun contrat de transport forestier n'a été signé en tenant compte de la priorité du rang d'embauche des transporteurs. C'est donc dire, que nous ne sommes pas

encore en mesure de garantir aux transporteurs établis un revenu minimal qui puisse non seulement rentabiliser leurs investissements mais également leur permettre d'investir pour l'avenir.

Plusieurs transporteurs tentent en vain de changer de lieu d'affectation et nombre d'entre eux développent aujourd'hui des problèmes d'ordre financier, familial, de santé mentale ou de santé physique. Nous souhaitons et demandons que ce débat s'élargisse afin de mettre sur pied des solutions qui tiendront compte des besoins des transporteurs forestiers hors route et sur route.

Ce mémoire présenté par *travailleurs Autonomes Québec inc. - section camion* et rédigé avec la participation de ses membres soutient deux objectifs principaux:

1. Maintenir, obligatoirement, les contrats de transport forestier en concordance avec le nouveau régime forestier.
2. Accorder la priorité aux transporteurs locaux ou régionaux dans la mise en place d'une solution permanente dans le transport du bois.

Dans un premier temps, nous ferons une brève présentation de *Travailleurs Autonomes Québec inc.* qui en raison de la forte représentativité de ses membres, de sa longue expérience dans le milieu du transport et des nombreux services qu'elle offre, peut agir comme un intervenant crédible au cours de ces audiences.

Dans un deuxième temps, nous présenterons un portrait de l'évolution du contexte qui affecte l'industrie du transport.

Nous vous expliquerons aussi l'importance du contrat de transport forestier pour les transporteurs, les moulins à scie et pour le gouvernement. Cette démonstration ainsi que d'autres indications viendront appuyer nos recommandations.

PRÉSENTATION DE TRAVAILLEURS AUTONOMES QUÉBEC INC.

Travailleurs Autonomes Québec inc., créé en octobre 2005, regroupe des travailleurs autonomes répartis dans plusieurs secteurs d'activités économiques. Plus de 2300 camionneurs répartis dans le transport général de marchandises, vrac et forestiers en font partie. La section taxi, quant à elle, représente plus de 3500 membres. *Travailleurs Autonomes Québec inc.* est une fusion de l'Association professionnelle des chauffeurs de camion et du Regroupement professionnel des chauffeurs de taxi.

Afin d'assurer une représentation adéquate et un solide rapport de force pour ses membres, *Travailleurs Autonomes Québec inc.* est associé au Syndicat des *Métallos* du Québec, qui regroupe plus de 60 000 membres et à la Fédération des travailleurs du Québec (FTQ) qui, elle, regroupe plus de 500 000 membres.

Pour favoriser le regroupement, *Travailleurs Autonomes Québec inc.* a conçu un programme personnalisé pour donner à l'ensemble de ses membres un pouvoir économique accru et une plus grande représentativité. Pour ce faire, *Travailleurs Autonomes Québec inc.* s'est donné comme mission d'intervenir auprès des autorités publiques et des entrepreneurs pour représenter ses membres et les aider à acquérir des outils techniques en matière de gestion et de réglementation, notamment par la formation et l'information.

Travailleurs Autonomes Québec inc. a aussi comme priorité d'aider ses membres à réduire leurs coûts d'opération. À cet effet, il propose et négocie l'achat en groupe de produits et de services. *Travailleurs Autonomes Québec inc.* offre également un service juridique pour les dossiers pénaux et civils reliés à la profession des membres.

PERTINENCE DE LA RÉGLEMENTATION

À l'instar de la majorité des pays industrialisés, une réforme de la réglementation de l'industrie forestière et du transport au Québec s'impose. Une réglementation pertinente en est une qui permet d'assurer la qualité, l'accessibilité et la sécurité du service de transport de bois. *Travailleurs Autonomes Québec inc.* reconnaît la nécessité de cette réglementation, mais tient à s'assurer que les transporteurs soient respectés et considérés à juste titre. Une jonction doit s'opérer entre les intérêts des transporteurs et la pérennité de la ressource afin de maintenir un service de transport à tous les paliers de production et de transformation de la ressource. Il est plus que temps d'inclure dans la législation forestière les acteurs du transport et ce, dans un souci de cohérence du développement de cette industrie, de sa restructuration avec des entrepreneurs régionaux et des nouvelles exigences environnementales. Comment peut-on ignorer les transporteurs lorsque l'on connaît l'importance et l'impact de leurs activités sur l'environnement? Le gouvernement et les intervenants de l'industrie du bois ont tout à gagner d'inclure dans la législation des mesures de contrôle contractuelles qui sauront assurer la viabilité des transporteurs locaux et régionaux. L'inclusion de règles législatives universelles pour tous les transporteurs facilitera la croissance économique de ces derniers en leur permettant de s'ajuster aux nouvelles normes techniques de l'industrie et d'être ainsi à la fine pointe des exigences environnementales.

L'analyse de certaines orientations du *Livre Vert* démontre que les objectifs du MRNF sont en partie compatibles avec les priorités des transporteurs, à savoir une restructuration de l'industrie forestière qui donne accès aux intervenants locaux et régionaux à des outils de développement économiques compatibles avec des politiques environnementales efficaces et réalistes. Il est entendu que l'aménagement territorial proposé par le MRNF comportant une décentralisation du zonage et des aires protégées comporte implicitement une régionalisation des contrats de transport. À cet égard, l'inclusion d'un contrat de transport obligatoire pour l'ensemble de l'industrie peut aisément se moduler sur la création de zone sylvicole régionale où la priorité d'embauche est elle aussi à consonance régionale. Si le MRNF voit les avantages d'une gestion

forestière décentralisée, il ne peut passer sous silence l'implication des transporteurs locaux. D'ailleurs, le nombre de transporteurs locaux justifie amplement l'attribution de contrats au niveau régional et la priorité attribuée en regard du rang d'embauche. De même, si le MRNF désire reconnaître un nouveau partenariat avec l'industrie et les régions, sur la base d'entente contractuelle reconnaissant une certification qualitative, par analogie il doit aussi revoir les attributions contractuelles au niveau du transport. C'est dans cette perspective inclusive qu'il faut voir les intervenants du transport comme partie intégrante du processus forestier : les transporteurs ont des impacts à tous les niveaux de l'industrie.

Le MRNF propose dans son *Livre Vert* d'associer l'industrie à l'atteinte d'objectifs par la concertation des gens du milieu, ce qui en réalité ne peut se faire qu'avec la participation des gens du transport. Par exemple, la proposition de revoir les avantages fiscaux en y intégrant les objectifs de développement régionaux peut aussi inclure les préoccupations des transporteurs si l'on ne veut pas négliger cette industrie omniprésente dans l'histoire de la foresterie. Il y a lieu aussi d'intégrer les transporteurs aux vœux du MRNF quant à la formation permanente de la main-d'oeuvre pour que ceux-ci puissent être au diapason de l'évolution de l'industrie forestière.

La perspective de favoriser les droits du premier preneur en approvisionnement de matière ligneuse est subordonnée à l'instauration d'un régime qui permet d'assurer une certaine stabilité aux entrepreneurs et qui doit être étendue à l'ensemble des intervenants. Les transporteurs doivent non seulement voir leur ancienneté reconnue mais doivent également s'inscrire dans la démarche quantitative proposée par le MRNF aux intervenants en ce qui concerne le niveau des volumes accessibles de la ressource et ce, afin de permettre la survie et l'émergence des transporteurs régionaux. Donc, pour certains volumes prioritaires de bois, l'accès privilégié à la ressource aux détenteurs actuels de Caaf est compatible avec les besoins de l'industrie du transport qui cherche à sécuriser les contrats des transporteurs.

RÈGLEMENTS - CONTRAT DE TRANSPORT FORESTIER

Le modèle de contrat qui s'applique au transport de bois par véhicules lourds n'ayant subi aucune autre opération que la coupe transversale, l'ébranchage et l'écorçage en provenance des forêts du domaine de l'état, modèle qui est défini dans le *Règlement sur le contrat de transport forestier (c.T-12, r.3.1.1)* reconnaît déjà explicitement aux articles 33 et s. le rang d'embauche des transporteurs. L'expéditeur confie au transporteur le transport des matières décrites à l'annexe 1 et le transporteur s'engage à effectuer le transport sous certaines conditions. Nous retrouvons, entre autres, les paramètres suivants à l'intérieur du modèle de contrat qui définissent adéquatement les responsabilités des parties (pour plus de détails se référer à l'annexe):

1. Provenance et destination du bois.
2. Représentation de l'expéditeur.
3. Représentation du transporteur;
4. Les conditions du transport;
5. Les caractéristiques du véhicule;
6. Chargement et déchargement;
7. Les conditions de la route et durée moyenne du transport;
8. Les obligations de l'expéditeur;
9. Les obligations du transporteur;
10. Déclaration de l'expéditeur et du transporteur.

Ce contrat de transport forestier n'est malheureusement pas utilisé ou appliqué intégralement par l'ensemble de l'industrie en tant que contrat signé par les parties. Par contre, l'ensemble des expéditeurs respecte l'esprit du contrat ce qui procure une paix sociale relative dans l'industrie de même qu'une certaine garantie de travail pour les transporteurs. Toutefois, la signature d'un contrat formel et contraignant par l'expéditeur et le transporteur donnerait à ces derniers des garanties de réembauche pour les années de travail subséquentes. Le respect du rang d'embauche du transporteur reconnu par

l'expéditeur dans le modèle de contrat défini au *Règlement sur le contrat de transport forestier* confère des droits aux transporteurs, entre autres, le droit de rappel. Mais ce droit demeure conditionnel au rattachement du transporteur à un expéditeur en particulier, à un Caaf et à un moulin (usine). Ainsi, ces trois conditions sont essentielles pour maintenir ce droit de rappel du transporteur.

La fermeture des moulins et des usines oblige les expéditeurs à fermer eux aussi leurs entreprises. Les Caaf dont l'approvisionnement en bois est déplacé fait en sorte que le contrat initial de transport, y incluant le rang d'embauche, n'est pas respecté à cause de l'absence des trois conditions contractuelles relatives au droit de rappel. L'esprit du droit de rappel, tel que défini dans le modèle de contrat de transport forestier doit être revu afin de suivre l'évolution du nouveau régime forestier et aussi rendre celui-ci absolument contraignant pour les parties en cause.

RECOMMANDATIONS.

Nous demandons que le *Règlement sur le contrat de transport forestier* soit maintenu en faisant l'ajustement suivant: que le rang d'embauche s'applique et soit maintenu avec uniquement le Caaf ou le droit obtenu du premier preneur de la ressource. Conséquemment, que l'on abolisse au modèle de contrat de transport de bois l'obligation de lier le rang d'embauche aux trois caractéristiques suivantes de manière concurrente soit à un expéditeur, un Caaf et un moulin. Le règlement sur le modèle de contrat doit continuer à tenir compte des temps de cycle pour la durée du transport, des charges à respecter et de l'ensemble des modalités relatives à l'exercice de l'activité de transport de bois en tant que telle.

Le fait d'inclure un modèle de contrat de transport forestier contraignant pour les deux parties facilite l'atteinte des objectifs du gouvernement en matière de sécurité sur les routes du Québec.

L'importance d'un contrat incluant le rang d'embauche procure au gouvernement et aux entreprises forestières une garantie de transport à court et à moyen terme: le rang d'embauche procure aussi la stabilité financière à l'industrie du transport pour se développer à l'intérieur du temps nécessaire à la mise sur pied d'une réforme significative du régime forestier. Avec ce contrat obligatoire aux deux parties, les transporteurs pourront se permettre d'investir des sommes d'argent considérables pour l'achat de camions, remorques, garages, etc. Ces investissements sont devenus la norme considérant les charges à respecter, le kilométrage excédentaire, les normes environnementales et l'efficacité reliée au respect des délais de livraison. Les coûts d'opération sont énormes et des garanties minimales sont exigées afin de rendre l'ensemble de l'industrie concurrentielle par rapport aux besoins des marchés extérieurs. De plus, les transporteurs ne peuvent lier leurs véhicules à deux ou trois Caaf ce qui fait en sorte de maintenir un lien avec un seul Caaf.

Nous sommes en accord avec le fait que les régions se doivent d'assumer la gestion de l'industrie et nous demandons que le transport de bois n'ayant subi aucune autre

opération que la coupe transversale, l'écorchage et l'ébranchage en provenance des forêts du domaine de l'état soit effectué en priorité par des transporteurs locaux ou régionaux.

Recommandations :

- Imposer le contrat de transport forestier aux expéditeurs et aux transporteurs;

- Inclure le contrat de transport forestier dans la réforme du régime forestier;

- Reconnaître le rang d'embauche des transporteurs

- Redéfinir le droit de rappel des transporteurs en fonction d'un Caaf (sans limite du nombre) ou des droits de premier preneur (selon le régime choisi) dans le contrat de transport forestier;

- Imposer par règlement un ordre de priorité du choix des transporteurs par ordre de situation géographique soit, en premier lieu, les transporteurs locaux suivis des transporteur régionaux et finalement des transporteurs provinciaux;

- Inclure des représentants de l'industrie du transport de bois dans les tables de concertation régionales et nationales.

ANNEXE 1

Règlement sur le contrat de transport forestier

c. T-12, r.3.1.1

Règlement sur le contrat de transport forestier

Loi sur les transports

(L.R.Q., c. T-12, a. 5, par. *n, q* et a. 47.1; 1999, c. 82, a. 12)

1. . Le présent règlement s'applique à tout contrat pour le transport forestier de bois n'ayant subi aucune autre opération que la coupe transversale, l'ébranchage et l'écorçage, en provenance des forêts du domaine de l'État.

D. 708-2000, a. 1.

2. Les stipulations du contrat de transport forestier sont celles apparaissant au modèle visé à l'annexe A et constituent les stipulations minimales que doit contenir tout contrat de transport forestier.

D. 708-2000, a. 2.

3. Le contrat de transport forestier doit être rédigé en complétant un formulaire semblable au modèle visé à l'annexe A.

D. 708-2000, a. 3.

4. Le contrat de transport forestier doit être signé par les parties.

D. 708-2000, a. 4.

5. Omis.

D. 708-2000, a. 5.

ANNEXE A

MODÈLE DE CONTRAT DE TRANSPORT FORESTIER

CONTRAT DE TRANSPORT FORESTIER

ENTRE

ci-après désigné l'«EXPÉDITEUR»

ET

ci-après désigné le «TRANSPORTEUR»

LES PARTIES CONVIENNENT DE CE QUI SUIT:

OBJET

1. Le présent contrat s'applique au transport par véhicules lourds au sens du sous-paragraphe a du paragraphe 3° de l'article 2 de la Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds (L.R.Q., c. P-30.3) du bois n'ayant subi aucune autre opération que la coupe transversale, l'ébranchage et l'écorçage, en provenance des forêts du domaine de l'État.

L'EXPÉDITEUR confie au TRANSPORTEUR le transport des matières décrites à l'annexe 1 (les «Matières») et le TRANSPORTEUR s'engage à effectuer ce transport aux conditions suivantes.

PROVENANCE ET DESTINATION

2. Le transport des Matières s'effectue entre le point de chargement prévu à l'annexe 2 et le point de déchargement prévu à l'annexe 2.

REPRÉSENTATIONS DE L'EXPÉDITEUR

3. L'EXPÉDITEUR représente et garantit au TRANSPORTEUR ce qui suit:

- 1° il est, le cas échéant, une personne morale dûment constituée et valablement existante;
- 2° il a le pouvoir et il a obtenu toutes les autorisations requises pour conclure le présent contrat et se conformer aux obligations qui y sont prévues.

L'EXPÉDITEUR reconnaît que chacune des représentations et garanties est essentielle pour le TRANSPORTEUR et que le TRANSPORTEUR n'aurait pas conclu le présent contrat si l'une ou l'autre de ces représentations et garanties s'avérait fausse ou inexacte. Les représentations et garanties sont stipulées en faveur du TRANSPORTEUR, lequel peut y renoncer en tout temps, en totalité ou en partie.

REPRÉSENTATIONS DU TRANSPORTEUR

4. Le TRANSPORTEUR représente et garantit à l'EXPÉDITEUR ce qui suit:

- 1° il est une personne physique ou, le cas échéant, une société dûment constituée en vertu des dispositions du Code civil du Québec ou une personne morale dûment constituée et valablement existante;
- 2° il a le pouvoir et il a obtenu toutes les autorisations requises pour conclure le présent contrat et se conformer aux obligations qui y sont prévues;
- 3° il est titulaire de tous les permis, certificats et autorisations requis pour effectuer le transport des Matières aux conditions prévues au présent contrat, notamment ceux requis aux termes du Code de la sécurité routière (L.R.Q., c. C-24.2) et de la Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds;
- 4° à sa connaissance, aucun des permis, certificats et autorisations n'est sur le point d'être annulé, suspendu ou modifié;
- 5° il connaît les lieux du chargement et du déchargement des Matières, les routes à utiliser entre le point de chargement et le point de déchargement prévus à l'annexe 2, ainsi que les équipements et les méthodes de chargement et de déchargement des Matières utilisées chez l'EXPÉDITEUR et le destinataire, selon le cas.

Le TRANSPORTEUR reconnaît que chacune des représentations et garanties est essentielle pour l'EXPÉDITEUR et que l'EXPÉDITEUR n'aurait pas conclu le présent contrat si l'une ou l'autre de ces représentations et garanties s'avérait fausse ou inexacte. Les représentations et garanties sont stipulées en faveur de l'EXPÉDITEUR, lequel peut y renoncer en tout temps, en totalité ou en partie.

CONDITIONS DU TRANSPORT

5. Le transport des Matières est effectué aux conditions suivantes:

1° le transport est effectué au moyen des véhicules, comportant les caractéristiques prévues à l'annexe 3, sous réserve toutefois des dispositions de l'article 6, qui soient en tout temps conformes aux exigences législatives et réglementaires en vigueur; notamment, chacun des véhicules doit être muni de tout équipement de sécurité ou autre requis, aux termes de toute législation ou réglementation en vigueur au cours du terme du présent contrat, et de tout équipement prévu aux annexes 3 ou 4;

2° le chargement des Matières est effectué selon un plan de travail établi par l'EXPÉDITEUR et dont le TRANSPORTEUR est informé au préalable de façon régulière;

3° sauf si le chargement est effectué par le TRANSPORTEUR ou pour son compte, l'EXPÉDITEUR consacre ses meilleurs efforts pour que chaque chargement soit conforme aux limites de charges et de dimensions prescrites par règlement du gouvernement en vigueur lors du chargement;

4° le déchargement des Matières est effectué selon un plan de travail établi par l'EXPÉDITEUR et dont le TRANSPORTEUR est informé au préalable de façon régulière;

5° sauf en cas de circonstances exceptionnelles, chaque véhicule doit être chargé à pleine capacité, tout en respectant les normes d'arrimage prescrites par règlement du gouvernement et les limites de charges et de dimensions visées au paragraphe 3°;

6° dès que le chargement est complété, un connaissance acceptable à l'EXPÉDITEUR et au TRANSPORTEUR et contenant, entre autres, les renseignements mentionnés à l'annexe 12 (le «Connaissance») est complété et signé par le représentant de l'EXPÉDITEUR ou, en l'absence de tel représentant, par le préposé au chargement et contresigné par le représentant du TRANSPORTEUR, sauf si le Connaissance est délivré de façon mécanique ou électronique; le cas échéant, une copie du Connaissance est remise au représentant de l'EXPÉDITEUR ou, en l'absence de tel représentant, au préposé au chargement et au représentant du TRANSPORTEUR avant le départ du véhicule du lieu de chargement;

7° la masse dans la mesure où le transport des Matières est rémunéré en fonction d'une unité de masse ou le volume dans la mesure où le transport des Matières est rémunéré en fonction d'une unité de volume est déterminé, aux frais de l'EXPÉDITEUR, par un représentant de l'EXPÉDITEUR ou du destinataire, selon que le contrôle requis se fasse au point de chargement ou au point de déchargement prévu à l'annexe 2; sauf en cas de faute intentionnelle, de faute lourde ou d'erreur inexcusable du représentant de l'EXPÉDITEUR ou du destinataire, selon le cas, la masse ou le volume ainsi déterminé est final, lie l'EXPÉDITEUR et le TRANSPORTEUR et sert de base à la rémunération prévue à l'article 15;

8° lors de chaque déchargement au point de déchargement prévu à l'annexe 2, le représentant du TRANSPORTEUR remet un exemplaire du Connaissance à un représentant de l'EXPÉDITEUR ou du destinataire, selon le cas, pour être complété et signé par ce représentant et contresigné par un représentant du TRANSPORTEUR, sauf si le Connaissance ou tout autre document en tenant lieu est délivré de façon mécanique ou électronique; le cas échéant, une copie de ce document est remise au représentant de l'EXPÉDITEUR ou du destinataire, selon le cas, et au représentant du TRANSPORTEUR avant le départ du véhicule du lieu de déchargement;

9° le cas échéant, un exemplaire du Connaissance est conservé dans la cabine du véhicule tant que le déchargement n'a pas été effectué au point de déchargement prévu à l'annexe 2 ou au Connaissance, le tout conformément aux dispositions législatives et réglementaires en vigueur;

10° les dispositions du présent contrat ont préséance sur les dispositions du Connaissance; en cas d'incompatibilité entre les dispositions du présent contrat et celles du Connaissance, les dispositions du présent contrat prévalent.

VÉHICULES

6. Si le TRANSPORTEUR prévoit que le transport des Matières est effectué au moyen d'un véhicule comportant des caractéristiques différentes de celles prévues à l'annexe 3, celui-ci doit comporter les caractéristiques minimales prévues à l'annexe 4 et être muni des équipements de sécurité ou autres qui y sont prévus.

CHARGEMENT ET DÉCHARGEMENT

7. Le chargement des Matières est effectué par la personne dont le nom ou la dénomination sociale apparaît à l'annexe 5.

8. Le déchargement des Matières est effectué par la personne dont le nom ou la dénomination sociale apparaît à l'annexe 6.

CHEMINS ET DURÉE MOYENNE DU TRANSPORT

9. L'EXPÉDITEUR et le TRANSPORTEUR reconnaissent que la distance moyenne entre le point de chargement et le point de déchargement prévus à l'annexe 2 correspond au nombre de kilomètres prévus à l'annexe 7 et que la description des routes à utiliser pour le transport est conforme à celle prévue à l'annexe 7.

10. Le TRANSPORTEUR peut, à son entière discrétion, utiliser une route différente de celles indiquées à l'annexe 7, sous réserve qu'il ne peut utiliser une route que l'EXPÉDITEUR lui a défendu d'utiliser. En exerçant ce choix, le TRANSPORTEUR ne peut réclamer de l'EXPÉDITEUR une rémunération différente de celle prévue à l'article 15 sous prétexte que la route que le TRANSPORTEUR a lui-même choisi d'utiliser ou a été obligé d'emprunter ne permet pas d'effectuer le transport des Matières dans le délai mentionné à l'article 11 ou augmente la distance moyenne indiquée à l'annexe 7.

11. L'EXPÉDITEUR et le TRANSPORTEUR reconnaissent que la durée moyenne d'un voyage entre le point de chargement et le point de déchargement prévus à l'annexe 2 et le retour au point de chargement, incluant le temps de chargement et de déchargement, correspond à celle prévue à l'annexe 7, eu égard aux conditions de transport décrites à l'annexe 7 et compte tenu des caractéristiques des véhicules prévues à l'annexe 3.

OBLIGATIONS DE L'EXPÉDITEUR

12. Tant et aussi longtemps que le présent contrat est en vigueur, l'EXPÉDITEUR s'engage à:

- 1° respecter les dispositions de toute législation et de toute réglementation qui lui sont applicables;
- 2° faire en sorte que les équipements utilisés pour le chargement ou le déchargement des Matières soient adéquats, sauf si le chargement ou le déchargement, selon le cas, doit être effectué par le TRANSPORTEUR ou pour son compte selon ce que prévoit l'annexe 5 ou, selon le cas, l'annexe 6;
- 3° assurer un entretien adéquat des routes indiquées à l'annexe 7, sauf celles faisant partie du réseau routier public du Québec, et, pour ce qui est des chemins forestiers au sens de la Loi sur les

forêts (L.R.Q., c. F-4.1), conformément aux autorisations obtenues en vertu de cette loi pour la construction de tels chemins forestiers;

4° informer le TRANSPORTEUR, sans délai, des actions ou des procédures intentées contre l'EXPÉDITEUR et dont l'issue est susceptible d'affecter sérieusement son entreprise de même que des changements dans son entreprise susceptibles de l'affecter sérieusement.

OBLIGATIONS DU TRANSPORTEUR

13. Tant et aussi longtemps que le présent contrat est en vigueur, le TRANSPORTEUR s'engage à:

1° conserver les permis, certificats et autres autorisations requis pour exploiter son entreprise;

2° respecter les dispositions de toute législation et de toute réglementation qui lui sont applicables;

3° informer l'EXPÉDITEUR, sans délai, des actions ou des procédures intentées contre le TRANSPORTEUR et dont l'issue est susceptible d'affecter sérieusement son entreprise de même que des changements dans son entreprise susceptibles de l'affecter sérieusement;

4° sauf pour toute raison hors de son contrôle, dont celles visées à l'article 25, et pourvu que l'EXPÉDITEUR respecte les obligations qui lui résultent du présent contrat, effectuer le transport régulier et ininterrompu des Matières conformément aux dispositions du présent contrat et selon les plans de travail prévus aux paragraphes 2° et 3° de l'article 5;

5° maintenir, à ses frais, tout véhicule utilisé pour le transport des Matières en bon état de fonctionnement, d'entretien et de réparation; notamment, chaque véhicule doit être conforme aux dispositions du Code de la sécurité routière et de la Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds, et une copie de tout certificat ou attestation confirmant l'état de conformité de tel véhicule est, sur demande de l'EXPÉDITEUR, remise à ce dernier par le TRANSPORTEUR;

6° faire en sorte que le conducteur de tout véhicule utilisé pour le transport des Matières soit une personne qualifiée et compétente, titulaire notamment des permis et des certificats requis pour la conduite de tel véhicule; les dispositions du présent article ne s'appliquent pas lorsque l'EXPÉDITEUR peut décider, en dernier ressort et de préférence au choix du TRANSPORTEUR, de l'identité du conducteur et lorsque l'EXPÉDITEUR exerce cette prérogative;

7° respecter et faire en sorte que le conducteur de tout véhicule utilisé pour le transport des Matières respecte la signalisation et les limites de vitesses imposées par l'EXPÉDITEUR, le cas échéant, et, pourvu que l'EXPÉDITEUR les ait communiquées au préalable au TRANSPORTEUR, toutes les normes et exigences de sécurité imposées par l'EXPÉDITEUR prévues aux dispositions législatives ou réglementaires applicables, aux termes de toute convention collective ou de tout contrat régissant les relations de travail entre l'EXPÉDITEUR et ses employés, selon le cas;

8° maintenir en vigueur, à ses frais, auprès d'un ou de plusieurs assureurs acceptables à l'EXPÉDITEUR, un ou plusieurs contrats d'assurance couvrant la responsabilité civile du TRANSPORTEUR, tant à l'égard des personnes qu'à l'égard des biens, pour un montant d'au moins deux millions de dollars (2 000 000 \$) par événement, qui soient acceptables à l'EXPÉDITEUR; faire en sorte que ces contrats d'assurance contiennent une disposition à l'effet que les assureurs ne résilieront ni ne modifieront ces contrats d'assurance sans avoir donné à l'EXPÉDITEUR un avis préalable et écrit d'au moins trente (30) jours; remettre à l'EXPÉDITEUR un certificat délivré par les assureurs concernés ou pour leur compte attestant de l'existence d'un ou de plusieurs contrats d'assurance qui soient conformes aux dispositions du présent article; lorsque les contrats d'assurance sont disponibles, remettre sans délai à l'EXPÉDITEUR une copie de ces contrats d'assurance;

9° dans la mesure où cela est applicable, aussi souvent que possible, mais dans tous les cas au plus tard le 31 mars de chaque année, remettre à l'EXPÉDITEUR une copie d'une attestation d'employeur en règle délivrée à son endroit par la Commission de la santé et de la sécurité du travail pour la période terminée le 31 décembre précédent ou pour toute période plus courte, selon le cas.

DÉCLARATIONS DE L'EXPÉDITEUR ET DU TRANSPORTEUR

14. L'EXPÉDITEUR et le TRANSPORTEUR reconnaissent que chaque Connaissance est non négociable. Toutefois, l'EXPÉDITEUR ou le TRANSPORTEUR, selon le cas, peut hypothéquer ou autrement céder la totalité ou toute partie des droits lui résultant de tout Connaissance en faveur de toute institution financière lui ayant octroyé des crédits sans qu'il soit nécessaire d'obtenir le consentement du TRANSPORTEUR ou de l'EXPÉDITEUR, selon le cas. Les dispositions du présent article ont préséance sur toute disposition incompatible du Connaissance.

RÉMUNÉRATION

15. La rémunération payable pour le transport des Matières conformément aux dispositions du présent contrat est celle prévue à l'annexe 8.

16. Dans la mesure où les dispositions d'une convention collective ou d'un contrat régissant les relations de travail entre l'EXPÉDITEUR et ses employés s'appliquent au conducteur de tout véhicule utilisé pour le transport des Matières, la rémunération indiquée à l'annexe 8 est scindée de manière à refléter la rémunération payable exclusivement à tel conducteur pour le travail accompli, le solde de la rémunération à laquelle il est fait référence à l'article 15 étant versé directement au TRANSPORTEUR.

Sous réserve du premier alinéa, la rémunération à laquelle il est fait référence à l'article 15 peut faire l'objet d'un ajustement pour tenir compte des bénéfices marginaux résultant de l'application des dispositions de telle convention collective ou de tel contrat régissant les relations de travail entre l'EXPÉDITEUR et ses employés.

17. L'EXPÉDITEUR et le TRANSPORTEUR reconnaissent que la rémunération prévue à l'annexe 8 prend en considération les divers avantages conférés ou mis à la disposition du TRANSPORTEUR par l'EXPÉDITEUR et énumérés à l'annexe 8.

18. La rémunération prévue à l'annexe 8 est payable par l'EXPÉDITEUR au TRANSPORTEUR, au moins à toutes les deux (2) semaines et, pour ce qui est du premier versement, au plus tard trois (3) semaines à compter de la prise d'effet du présent contrat pour la masse ou le volume de Matières transportées au cours des deux (2) premières semaines à compter de la prise d'effet du présent contrat et selon les autres modalités indiquées à l'annexe 8. Elle est payable par chèque transmis par la poste à l'adresse du TRANSPORTEUR apparaissant aux registres de l'EXPÉDITEUR ou par tout autre moyen convenu entre l'EXPÉDITEUR et le TRANSPORTEUR, et ce, pour la masse ou le volume de Matières transportées au cours de la période concernée.

19. Malgré les articles 15 à 18 et l'annexe 8, l'EXPÉDITEUR et le TRANSPORTEUR conviennent que, lorsque la rémunération prévue à l'annexe 8 est établie sur la base de la masse de Matières transportées,

1° le TRANSPORTEUR a droit, pour chaque livraison de Matières conformément aux dispositions du présent contrat, à une rémunération prévue aux articles 15 à 18 et à l'annexe 8 établie sur la base de la masse réelle de Matières transportées, pourvu qu'à l'égard de chaque livraison les limites de masse totale en charge applicables au véhicule utilisé par le TRANSPORTEUR et prescrites par règlement du gouvernement soient respectées; ces limites étant, aux fins des présentes, majorées de 1 500 kilogrammes;

2° le TRANSPORTEUR a droit uniquement, pour chaque livraison de Matières conformément aux dispositions du présent contrat, à une rémunération prévue aux articles 15 à 18 et à l'annexe 8 établie

sur la base de la masse réelle de Matières transportées sans excéder les limites de masse totale en charge mentionnées ci-après applicables au véhicule utilisé par le TRANSPORTEUR en ne retenant aucune majoration de ces limites si, à l'égard de chaque livraison, les limites de masse totale en charge applicables au véhicule utilisé par le TRANSPORTEUR et prescrites par règlement du gouvernement ne sont pas respectées; ces limites étant, aux fins des présentes, majorées de 1 500 kilogrammes.

20. Les dispositions du présent article constituent une illustration de ce qui est prévu à l'article 19:

1° ·masse réelle de Matières transportées.....	55
500 kg	
·limites de masse totale en charge prescrites (55 500 kg) majorées de 1 500 kg.....	57
000 kg	
·rémunération établie sur la base de, ou paiement effectué pour.....	55
500 kg	
2° ·masse réelle de Matières transportées.....	56
500 kg	
·limites de masse totale en charge prescrites (55 500 kg) majorées de 1 500 kg.....	57
000 kg	
·rémunération établie sur la base de, ou paiement effectué pour.....	56
500 kg	
3° ·masse réelle de Matières transportées.....	57
100 kg	
·limites de masse totale en charge prescrites (55 500 kg) majorées de 1 500 kg.....	57
000 kg	
·rémunération établie sur la base de, ou paiement effectué pour.....	55
500 kg	

21. Toute somme d'argent correspondant à la différence entre d'une part, la rémunération à laquelle le TRANSPORTEUR aurait eu droit conformément aux dispositions du paragraphe 1° de l'article 19 et d'autre part, la rémunération payable au TRANSPORTEUR conformément aux dispositions du paragraphe 2° de l'article 19 peut être utilisée par l'EXPÉDITEUR aux seules fins et de la manière prévues à l'annexe 10.

22. Si l'EXPÉDITEUR contrevient aux dispositions de l'article 21, le TRANSPORTEUR reconnaît que ses seuls droits et recours consistent à forcer l'exécution par l'EXPÉDITEUR des obligations lui résultant de l'article 21 ou, le cas échéant, à faire valoir une réclamation à titre de créancier de l'EXPÉDITEUR s'il survient à l'égard de l'EXPÉDITEUR l'une des circonstances décrites au paragraphe 2° de l'article 27.

23. Lorsque la rémunération prévue à l'annexe 8 est établie sur la base du volume de Matières transportées, les dispositions de l'article 19 s'appliquent pour les fins de l'établissement de cette rémunération en faisant les conversions et les ajustements nécessaires.

INTÉRÊT

24. Tout montant payable par l'EXPÉDITEUR ou le TRANSPORTEUR aux termes du présent contrat qui n'est pas acquitté dans le délai qui y est prévu porte intérêt, à compter de la date de son exigibilité jusqu'à la date de son paiement, aussi bien après qu'avant la date de toute sentence arbitrale ou de tout jugement, selon le cas, à un taux annuel d'intérêt égal au taux annuel d'intérêt offert par la Banque du

Canada au cours de la période concernée sur les dépôts en monnaie canadienne effectués par les banques régies par la Loi sur les banques (Lois révisées du Canada, 1985, c. B-1), majoré de un pour cent (1,00 %), l'intérêt étant calculé quotidiennement et étant payable à demande.

FORCE MAJEURE

25. Une partie doit sans délai aviser l'autre partie par écrit si elle est empêchée de respecter la totalité ou toute partie des obligations qui lui résultent du présent contrat en raison:

1° d'un incendie, d'une explosion, d'un tremblement de terre, d'un ouragan, d'une inondation, d'une intempérie, d'une guerre, d'une révolution, d'une révolte ou autres hostilités ou de tout autre cas fortuit du même genre;

2° d'une grève, d'un lock-out ou de tout autre conflit de travail;

3° d'une expropriation ou de l'application de toute loi, de tout règlement, de tout décret, de toute ordonnance ou de toute autre décision ayant force de loi;

4° d'une diminution notable du volume de Matières requis par l'EXPÉDITEUR dans le cours de ses affaires.

Cet avis doit indiquer l'événement ou les circonstances donnant ouverture à l'application du présent article (l'« Événement »), préciser les obligations résultant du présent contrat visées par l'Événement et mentionner la durée probable de l'Événement, y compris la date à compter de laquelle les obligations de telle partie sont suspendues.

À compter de la date indiquée dans l'avis et pendant la durée de l'Événement, les obligations de telle partie lui résultant du présent contrat sont suspendues, sans aucun recours de la part de l'autre partie.

La partie concernée doit sans délai aviser l'autre partie par écrit de l'expiration de l'Événement et, à compter de cette expiration, la partie concernée doit continuer à respecter les obligations qui lui résultent du présent contrat jusqu'au terme de celui-ci.

TERME

26. Malgré sa date réelle d'exécution, le présent contrat a effet à compter de l'heure et de la date indiquées à l'annexe 9 et se termine à l'heure et à la date indiquées à l'annexe 9, à moins qu'il ne prenne fin à une date antérieure pour un des motifs mentionnés à l'article 25.

Malgré le premier alinéa, le présent contrat peut avoir encore effet après l'expiration de son terme, mais uniquement pour les fins des articles 30 à 43.

TERMINAISON

27. Le présent contrat prend fin automatiquement, sans mise en demeure et sans autre délai que celui qui est prévu ci-dessous, le cas échéant, dans l'un ou l'autre des cas suivants:

1° si le présent contrat est échu, tel que prévu à l'article 26 et sous réserve de ce qui y est mentionné;

2° si l'une des parties devient insolvable, fait l'objet d'une ordonnance de séquestre, finale et non susceptible d'appel ou, si telle ordonnance est susceptible d'appel, le délai pour en appeler étant expiré, émise par un tribunal compétent conformément aux dispositions de la Loi sur la faillite et l'insolvabilité (Lois révisées du Canada, 1985, c. B-3) ou en vertu de quelque autre semblable législation, fait une cession de ses biens au bénéfice de ses créanciers en général, reconnaît autrement son insolvabilité, devient un débiteur incapable d'acquitter ses dettes aux termes de la Loi sur les liquidations (Lois révisées du Canada, 1985, c. W-11), de la Loi sur la liquidation des compagnies (L.R.Q., c. L-4), de la

Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies (Lois révisées du Canada, 1985, c. C-36) ou en vertu de quelque semblable législation;

3° si le TRANSPORTEUR cesse d'être titulaire de l'un des permis, certificats ou autres autorisations requis pour exploiter son entreprise en raison de tout jugement, ordonnance ou décision final et non susceptible d'appel ou, si tel jugement, ordonnance ou décision est susceptible d'appel, le délai pour en appeler étant expiré;

4° si l'une des représentations faites ou des garanties données par une partie aux termes du présent contrat s'avère fausse ou inexacte, à moins que la partie en faveur de laquelle la représentation ou la garantie visée est stipulée refuse de mettre fin au présent contrat;

5° si l'une des parties fait défaut de remplir un engagement autre qu'un engagement prévu au paragraphe 3° et si elle n'a pas remédié au défaut dans un délai de trois (3) jours ouvrables après avoir reçu un avis écrit faisant état de tel défaut, à moins que la partie en faveur de laquelle l'engagement visé est stipulé refuse de mettre fin au présent contrat. Ce délai de trois (3) jours ouvrables est porté à trente (30) jours lorsque le défaut du TRANSPORTEUR résulte d'un accident au véhicule qu'il utilise ou d'un bris majeur de ce dernier.

INCESSIBILITÉ

28. Sous réserve de l'article 42, aucune des parties ne peut céder la totalité ou toute partie des droits et obligations lui résultant du présent contrat, à moins d'avoir obtenu le consentement préalable et écrit de l'autre partie. Toutefois, sous réserve des dispositions de l'article 41, l'une des parties peut hypothéquer ou céder la totalité ou toute partie des droits et obligations lui résultant du présent contrat en faveur de toute institution financière lui ayant octroyé des crédits sans qu'il soit nécessaire d'obtenir le consentement de l'autre partie.

MANDAT

29. Aucune des dispositions du présent contrat ne constitue un mandat, exprès ou tacite, consenti par l'une des parties en faveur de l'autre partie.

ACCOMPAGNEMENT / REPRÉSENTATION

30. Le TRANSPORTEUR reconnaît que, pour les fins de la négociation avec l'EXPÉDITEUR des dispositions du présent contrat, il a eu la liberté de choisir d'être accompagné ou représenté par une personne de son choix n'ayant aucune relation directe ou indirecte avec l'EXPÉDITEUR, qu'il a exercé cette liberté et que, le cas échéant, cette négociation s'est effectuée en sa présence et en la présence de la personne l'accompagnant ou le représentant.

31. L'EXPÉDITEUR reconnaît que, pour les fins de la négociation avec le TRANSPORTEUR des dispositions de toute modification au présent contrat et de la conclusion d'un nouveau contrat découlant de l'application des articles 33 à 43, le TRANSPORTEUR aura la liberté de choisir d'être accompagné ou représenté par une personne de son choix n'ayant aucune relation directe ou indirecte avec l'EXPÉDITEUR, étant entendu qu'aucune négociation ne pourra être effectuée en l'absence du TRANSPORTEUR. Dans les circonstances décrites ci-dessus, le TRANSPORTEUR conserve la liberté de choisir de ne pas être accompagné ou représenté.

Lorsqu'il est fait mention au présent article qu'aucune négociation ne pourra se faire en l'absence du TRANSPORTEUR, ce mot désigne:

1° le TRANSPORTEUR lui-même, s'il est une personne physique;

2° le directeur général ou le dirigeant principal de la coopérative, si le TRANSPORTEUR est une coopérative;

3° l'associé détenant le contrôle d'une société, si le TRANSPORTEUR est une société, autre qu'une société en commandite, constituée en vertu des dispositions du Code civil du Québec;

4° le dirigeant principal du commandité, si le TRANSPORTEUR est une société en commandite constituée en vertu des dispositions du Code civil du Québec;

5° la personne physique détenant le contrôle d'une personne morale, si le TRANSPORTEUR est une personne morale.

32. L'EXPÉDITEUR reconnaît que la personne accompagnant ou représentant le TRANSPORTEUR pour les fins mentionnées à l'article 31 a le droit, si le TRANSPORTEUR y consent, de négocier les dispositions de toute modification au présent contrat et de tout nouveau contrat découlant de l'application des articles 33 à 43, pour et au nom du TRANSPORTEUR, sous réserve des dispositions de l'article 31.

RANG D'EMBAUCHE DU TRANSPORTEUR

33. L'EXPÉDITEUR reconnaît au TRANSPORTEUR un rang d'embauche relatif exclusivement au transport des Matières:

1° destinées à l'usine de transformation du bois indiquée à l'annexe 11 (l'«Usine»);

2° en provenance de toute cette partie des forêts du domaine de l'État décrite à l'annexe 11 (l'«Opération»); et

3° transportées ou susceptibles d'être transportées seulement au moyen du véhicule ou, selon le cas, de chaque véhicule du TRANSPORTEUR indiqué à l'annexe 11 selon l'ordre qui lui y est attribué.

(le «Rang d'embauche du TRANSPORTEUR»).

34. Sans aucunement restreindre la généralité des dispositions de l'article 33, le TRANSPORTEUR reconnaît qu'il ne peut faire valoir aucun droit découlant de l'article 33, y compris un droit de «supplantation», à l'égard de toute activité de transport des Matières qui n'est pas rattachée, à la fois, à l'Usine, à l'Opération et au véhicule du TRANSPORTEUR ou, selon le cas, à l'un des véhicules du TRANSPORTEUR indiqués à l'annexe 11 selon l'ordre qui lui y est attribué.

35. L'EXPÉDITEUR convient de faire en sorte que le Rang d'embauche du TRANSPORTEUR soit opposable à toute personne bénéficiant, soit à la date effective du présent contrat soit subséquemment, d'un rang d'embauche relatif au transport des Matières et rattaché seulement et à la fois à l'Usine et à l'Opération.

36. Le Rang d'embauche du TRANSPORTEUR lui confère les droits suivants:

1° si, à tout moment au cours du terme du présent contrat, les obligations de l'EXPÉDITEUR sont suspendues conformément aux dispositions de l'article 25 ou l'ensemble des activités de transport des Matières provenant de l'Opération pour les fins de l'Usine nécessite, à l'entière discrétion de l'EXPÉDITEUR, une réduction du nombre de véhicules requis pour la bonne marche de ces activités de transport, le TRANSPORTEUR peut s'opposer à ce que le véhicule du TRANSPORTEUR ou, selon le cas, à ce que l'un des véhicules du TRANSPORTEUR indiqués à l'annexe 11 selon l'ordre qui lui y est attribué soit visé par une telle suspension ou réduction avant que ne soit ainsi visé tout véhicule de toute autre personne indiquée à l'annexe 11 bénéficiant d'un rang d'embauche postérieur au Rang d'embauche du TRANSPORTEUR pour le véhicule concerné;

2° si, à tout moment au cours du terme du présent contrat, il survient une suspension ou une réduction de la nature de celle visée au paragraphe 1°, le TRANSPORTEUR peut exiger que le véhicule du TRANSPORTEUR ou, selon le cas, que l'un des véhicules du TRANSPORTEUR indiqués à l'annexe

11 selon l'ordre qui lui y est attribué reprenne du service pour les fins du transport des Matières avant tout véhicule de toute autre personne indiquée à l'annexe 11 bénéficiant d'un rang d'embauche postérieur au Rang d'embauche du TRANSPORTEUR pour le véhicule concerné;

3° si, après que le présent contrat soit échu conformément aux dispositions du paragraphe 1° de l'article 27, des activités de transport des Matières provenant de l'Opération pour les fins de l'Usine commencent ou reprennent avant l'expiration d'une période de douze (12) mois suivant la date d'échéance précitée, le TRANSPORTEUR peut exiger que le véhicule du TRANSPORTEUR ou, selon le cas, que l'un des véhicules du TRANSPORTEUR indiqués à l'annexe 11 selon l'ordre qui lui y est attribué reprenne du service pour les fins du transport des Matières avant tout véhicule de toute autre personne indiquée à l'annexe 11 bénéficiant d'un rang d'embauche postérieur au Rang d'embauche du TRANSPORTEUR pour le véhicule concerné.

37. Le Rang d'embauche du TRANSPORTEUR, pourvu qu'il soit alors en vigueur, progresse automatiquement du simple fait de la perte ou de la régression du rang d'embauche:

1° soit de toute autre personne indiquée à l'annexe 11 qui bénéficie d'un rang d'embauche prioritaire au Rang d'embauche du TRANSPORTEUR;

2° soit de toute autre personne qui bénéficiera, eu égard aux circonstances, d'un rang d'embauche prioritaire au Rang d'embauche du TRANSPORTEUR.

38. L'EXPÉDITEUR dispose en tout temps d'un droit de gérance l'autorisant à exploiter ou à utiliser, pour le transport de Matières provenant de l'Opération pour les fins de l'Usine, tout véhicule dont il est alors propriétaire, locataire ou crédit-preneur au sens du Code civil du Québec, sans pour autant que l'exercice de ce droit de gérance permette à l'EXPÉDITEUR de mettre fin au présent contrat avant son terme, sauf dans l'une ou l'autre des circonstances prévues aux paragraphes 2° à 5° de l'article 27.

Lorsque, à tout moment au cours du terme du présent contrat, l'EXPÉDITEUR exerce le droit de gérance précité, le véhicule dont il est alors propriétaire, locataire ou crédit-preneur et à l'égard duquel aucun rang d'embauche pour le transport des Matières provenant de l'Opération pour les fins de l'Usine ne lui a été attribué prend un rang d'embauche postérieur au Rang d'embauche du TRANSPORTEUR.

39. En plus de ce qui est prévu à l'article 36, pendant la période où subsiste un différend, un litige ou un désaccord entre l'EXPÉDITEUR et le TRANSPORTEUR à l'occasion de la négociation des dispositions de toute modification au présent contrat ou de tout nouveau contrat découlant de l'application des articles 33 à 43 entraînant un refus du TRANSPORTEUR de transporter des Matières provenant de l'Opération pour les fins de l'Usine, l'EXPÉDITEUR ne peut pas recourir aux services de toute autre personne pour effectuer le transport de Matières provenant de l'Opération pour les fins de l'Usine, étant entendu cependant qu'en pareilles circonstances l'EXPÉDITEUR peut exploiter ou utiliser à titre de propriétaire, de locataire ou de crédit-preneur tout véhicule pour le transport de Matières provenant de l'Opération pour les fins de l'Usine. Toutefois, il est convenu qu'en pareilles circonstances l'EXPÉDITEUR ne peut pas louer à court terme tout véhicule appartenant à une personne ou à une société dont l'activité principale est le transport de marchandises par camions.

40. Les dispositions concernant le Rang d'embauche du TRANSPORTEUR cessent de produire des effets pour le bénéfice du TRANSPORTEUR dans chacun des cas suivants:

1° si le présent contrat est échu conformément aux dispositions du paragraphe 1° de l'article 27 sans que des activités de transport des Matières provenant de l'Opération pour les fins de l'Usine ne commencent ou ne reprennent avant l'expiration d'une période de douze (12) mois suivant la date d'échéance;

2° s'il est mis fin au présent contrat pour l'un des motifs prévus aux paragraphes 2° à 5° de l'article 27;

3° si, dans les circonstances décrites au paragraphe 3° de l'article 36, l'EXPÉDITEUR est avisé ou informé que le véhicule du TRANSPORTEUR ou, selon le cas, que l'un des véhicules du TRANSPORTEUR indiqués à l'annexe 11 selon l'ordre qui lui y est attribué ne reprend pas du service pour les fins du transport des Matières pour toute raison non reliée à un différend, à un litige ou à un désaccord visé à l'article 39;

4° si, pendant la période où subsiste un différend, un litige ou un désaccord visé à l'article 39, le véhicule du TRANSPORTEUR ou, selon le cas, l'un des véhicules du TRANSPORTEUR indiqués à l'annexe 11 selon l'ordre qui lui y est attribué est utilisé pour effectuer le transport de quelque matière que ce soit;

5° si le véhicule du TRANSPORTEUR indiqué à l'annexe 11 cesse d'être la propriété exclusive du TRANSPORTEUR, sous réserve des dispositions de l'article 42;

6° si l'un des véhicules du TRANSPORTEUR indiqués à l'annexe 11 cesse d'être la propriété exclusive du TRANSPORTEUR, sous réserve des dispositions de l'article 42 et étant entendu que le TRANSPORTEUR continue à bénéficier du Rang d'embauche du TRANSPORTEUR à l'égard des autres véhicules dont il conserve la propriété exclusive;

7° si, lorsque le TRANSPORTEUR est une société, il survient un changement de contrôle de cette société, sous réserve des dispositions de l'article 42;

8° si, lorsque le TRANSPORTEUR est une personne morale, il survient un changement de contrôle de cette personne morale, sous réserve des dispositions de l'article 42.

Pour les fins du premier alinéa, le fait pour le TRANSPORTEUR de procéder à l'échange, au renouvellement ou au remplacement du véhicule du TRANSPORTEUR ou de l'un des véhicules du TRANSPORTEUR indiqués à l'annexe 11 n'est pas réputé constituer une cessation du droit de propriété du TRANSPORTEUR.

41. Sous réserve des dispositions de l'article 42, le Rang d'embauche du TRANSPORTEUR est incessible.

42. Le Rang d'embauche du TRANSPORTEUR est cessible:

1° lorsque le TRANSPORTEUR est une personne physique, en faveur du conjoint ou de tout enfant du TRANSPORTEUR pourvu qu'il puisse être établi que ce conjoint ou, selon le cas, cet enfant avait accumulé, à la date de la cession, au moins mille cinq cents (1 500) heures de conduite du véhicule du TRANSPORTEUR ou de l'un des véhicules du TRANSPORTEUR indiqués à l'annexe 11; en pareilles circonstances, le Rang d'embauche du TRANSPORTEUR régresse pour prendre rang à la date où s'est effectué la première heure de conduite par ce conjoint ou, selon le cas, cet enfant;

2° lorsque le TRANSPORTEUR est une société, autre qu'une société en commandite constituée en vertu des dispositions du Code civil du Québec, en faveur du conjoint ou de tout enfant de l'associé détenant, à la date de la cession, le contrôle de cette société pourvu qu'il soit établi que ce conjoint ou, selon le cas, cet enfant avait accumulé, à la date de la cession, au moins mille cinq cents (1 500) heures de conduite du véhicule du TRANSPORTEUR ou de l'un des véhicules du TRANSPORTEUR indiqués à l'annexe 11; en pareilles circonstances, le Rang d'embauche du TRANSPORTEUR régresse pour prendre rang à la date où s'est effectué la première heure de conduite par ce conjoint ou, selon le cas, cet enfant;

3° lorsque le TRANSPORTEUR est une personne morale, en faveur de cette personne morale ou en faveur du conjoint ou, selon le cas, de tout enfant de l'actionnaire détenant, à la date de la cession, le contrôle de cette personne morale pourvu qu'il puisse être établi que ce conjoint ou, selon le cas, cet enfant avait accumulé, à la date de la cession, au moins mille cinq cents (1 500) heures de conduite du véhicule du TRANSPORTEUR ou de l'un des véhicules du TRANSPORTEUR indiqués à l'annexe 11; en

pareilles circonstances, le Rang d'embauche du TRANSPORTEUR régresse pour prendre rang à la date où s'est effectué la première heure de conduite par ce conjoint ou, selon le cas, cet enfant.

Le terme «cession» utilisé au présent article réfère à toute cession effectuée du vivant du cédant concerné ou, selon le cas, résultant de son décès. Toutefois, au cas de décès, il n'est pas tenu compte d'un nombre d'heures de conduite si le cessionnaire est le conjoint de la personne décédée.

Le nombre d'heures de conduite auquel il est fait référence ci-dessus sera établi uniquement à partir des fiches journalières des heures de conduite que le conducteur d'un véhicule lourd doit tenir conformément aux dispositions du Code de la sécurité routière.

Le nombre d'heures de conduite auquel il est fait référence ci-dessus sera établi uniquement à partir des fiches journalières des heures de conduite que le conducteur d'un véhicule lourd doit tenir conformément aux dispositions du Code de la sécurité routière.

43. L'EXPÉDITEUR et le TRANSPORTEUR reconnaissent avoir pris connaissance des dispositions de l'Entente de Principe en date effective du 1^{er} octobre 1999 conclue entre l'Association des manufacturiers de bois de sciage du Québec et L'Association Nationale des Camionneurs Artisans Inc. (l'«Entente de Principe») et dont une copie est jointe à l'annexe 13 du présent contrat. Malgré toute disposition inconciliable des articles 33 à 42, l'EXPÉDITEUR et le TRANSPORTEUR conviennent que le Rang d'embauche du TRANSPORTEUR puisse être affecté dans les circonstances décrites aux articles 8 et 9 de l'Entente de Principe et acceptent d'être liés par les dispositions des articles 8 et 9 de l'Entente de Principe, dans la mesure où ils puissent être concernés, comme s'ils avaient eux-mêmes signé l'Entente de Principe.

CONCILIATION

44. Tout différend, litige ou désaccord (un «Différend conciliable») relatif à la rémunération ou à l'une des conditions de transport prévues au présent contrat est soumis au mécanisme de conciliation, et ce, à l'exclusion des tribunaux de droit commun, conformément à la procédure établie ci-après.

45. Afin d'éviter toute ambiguïté, tout différend, litige ou désaccord relatif au Rang d'embauche du TRANSPORTEUR ne constitue pas un Différend conciliable, mais plutôt un Différend arbitral au sens où cette expression est définie ci-après.

46. Toute partie au présent contrat ayant un Différend conciliable à faire valoir (la «Partie demanderesse») doit faire parvenir à l'autre partie (la «Partie défenderesse») un avis écrit (l'«Avis de conciliation») comportant tous les éléments suivants:

1° une description raisonnablement détaillée du Différend conciliable;

2° le nom, l'adresse et la profession de la personne proposée, soit comme conciliateur unique soit, le cas échéant, comme membre du comité de trois (3) conciliateurs (le «Comité de conciliation»).

47. La Partie défenderesse doit, dans les dix (10) jours à compter de la réception de l'Avis de conciliation, faire parvenir à la Partie demanderesse un avis confirmant le choix du conciliateur proposé ou, à défaut, le nom, l'adresse et la profession de la personne proposée comme deuxième membre du Comité de conciliation.

48. À défaut par la Partie défenderesse de contester par écrit le choix du conciliateur proposé par la Partie demanderesse et de transmettre à cette dernière l'identité du deuxième conciliateur dans le délai prévu à l'article 47, la Partie défenderesse est réputée avoir accepté le choix du conciliateur proposé par la Partie demanderesse, lequel agit seul.

49. S'il a été pourvu à la désignation d'un deuxième conciliateur conformément aux dispositions de l'article 47, les deux (2) conciliateurs ainsi désignés doivent, dans un délai de dix (10) jours à compter de

la désignation du deuxième conciliateur, procéder à la désignation d'un troisième conciliateur, qui est appelé à présider les séances du Comité de conciliation. À défaut par les deux (2) premiers conciliateurs de désigner le troisième conciliateur dans ce délai, ou si ces deux (2) conciliateurs ne parviennent pas à s'entendre sur le choix du troisième conciliateur dans le délai précité, le choix du troisième conciliateur doit, à la requête de la partie la plus diligente, être référé pour effectuer telle désignation à un juge de la Cour supérieure du district judiciaire dans lequel est situé l'établissement de la Partie demanderesse paraissant au début du présent contrat.

50. L'audition des parties au Différend conciliable doit avoir lieu dans les trente (30) jours suivant la réception de l'Avis de conciliation, s'il n'a pas été pourvu à la désignation d'un deuxième conciliateur conformément aux dispositions des articles 47 et 48, ou dans les trente (30) jours suivant la désignation du troisième conciliateur, selon le cas, à un endroit situé dans le district judiciaire visé à l'article 49.

51. La décision du conciliateur ou du Comité de conciliation doit être rendue par écrit et communiquée aux parties au plus tard vingt (20) jours après l'audition des parties au Différend conciliable.

52. La décision du conciliateur ou du Comité de conciliation ne revêt qu'un caractère de recommandation pour les parties et ne les lie d'aucune façon.

53. Les frais de conciliation sont assumés par les parties au présent contrat, à parts égales entre elles.

54. Les parties au présent contrat conviennent que les dispositions actuellement en vigueur des articles 940 à 947.4 du Code de procédure civile du Québec (L.R.Q., c. C-25) régissent, à titre de dispositions supplétives, toute conciliation devant être tenue en vertu des dispositions des articles 44 à 53. En cas de contradiction entre l'une ou l'autre des dispositions des articles 44 à 53 et celles précitées du Code de procédure civile du Québec, les dispositions des articles 44 à 53 ont préséance.

55. Pour les fins de toute conciliation, le conciliateur unique ou, selon le cas, le Comité de conciliation jouit de tous les pouvoirs d'un tribunal de droit commun, sauf ceux qui sont exclusivement réservés à un tel tribunal. Malgré ce qui précède, les parties conservent leur recours devant les tribunaux de droit commun en matière d'injonction.

ARBITRAGE

56. Tout différend, litige ou désaccord (un «Différend arbitral») relatif au Rang d'embauche du TRANSPORTEUR, y compris quant à son existence, sa validité, sa reconnaissance et sa perte et quant à l'application et à l'interprétation des dispositions afférentes, est tranché définitivement par voie d'arbitrage, et ce, à l'exclusion des tribunaux de droit commun, conformément à la procédure établie ci-après.

57. Les dispositions des articles 46 à 50, 54 et 55 s'appliquent à tout Différend arbitral compte tenu des adaptations nécessaires.

58. La décision de l'arbitre ou du Comité d'arbitrage doit être rendue par écrit et communiquée aux parties au plus tard vingt (20) jours après l'audition des parties au Différend arbitral. Cette décision est finale et sans appel et, dès son homologation par un tribunal de juridiction compétente, est exécutoire à l'égard des parties au présent contrat.

59. Les frais d'arbitrage sont entièrement à la charge de la partie qui succombe, à moins que l'arbitre ou le Comité d'arbitrage n'en décide autrement.

MONNAIE

60. Partout où, dans le présent contrat, le terme «dollars» ou le symbole «\$» est utilisé, ce terme ou ce symbole réfère à la monnaie ayant cours légal au Canada.

RENONCIATION

61. Malgré toute disposition inconciliable du Code civil du Québec, l'EXPÉDITEUR renonce à son droit de résilier unilatéralement le présent contrat, sauf si le TRANSPORTEUR est en défaut de respecter l'une des obligations lui en résultant.

AVIS

62. Sous réserve de toutes dispositions expresses inconciliables prévues au présent contrat, la transmission de tout avis ou de tout document requis aux termes du présent contrat sera valablement effectuée si tel avis ou document est remis de main à main ou s'il est expédié par la poste, par courrier affranchi et prioritaire, ou par télécopieur si chacune des parties en a la disponibilité, à l'adresse du destinataire paraissant au début du présent contrat ou, le cas échéant, au numéro de télécopieur qui y est indiqué.

63. Le jour de la remise de main à main, le jour ouvrable suivant la mise à la poste ou le jour de la transmission par télécopieur, selon le cas, est réputé être la date de réception par son destinataire.

64. Il est loisible à chaque partie de modifier l'adresse précitée ou, le cas échéant, le numéro de télécopieur, par avis donné conformément aux termes du présent contrat.

MISE EN DEMEURE

65. Le seul écoulement du temps pour l'accomplissement d'une obligation constitue un défaut, si l'obligation n'est pas remplie sans qu'il soit nécessaire d'en aviser la partie en défaut autrement que conformément aux avis prévus au présent contrat ou sans qu'il soit nécessaire de la mettre en demeure.

CONVENTION DE GRÉ À GRÉ

66. Les parties au présent contrat reconnaissent que toutes les stipulations qui y sont contenues ont été librement discutées entre les parties et qu'elles ont reçu les explications adéquates sur leur nature et leur étendue.

DIVISIBILITÉ DU CONTRAT

67. L'annulation d'une disposition du présent contrat n'a pas pour effet d'annuler les autres dispositions de celui-ci.

DROIT APPLICABLE

68. Le présent contrat est régi par les lois du Québec.

SEULE ENTENTE

69. Le présent contrat constitue la seule entente entre l'EXPÉDITEUR et le TRANSPORTEUR relative au transport des Matières du point de chargement au point de déchargement prévus à l'annexe 2 et remplace toute autre entente, écrite ou verbale, conclue antérieurement entre l'EXPÉDITEUR et le TRANSPORTEUR à cet égard.

ANNEXES

70. Les annexes jointes au présent contrat en font partie intégrante.

ENDROIT

71. Malgré l'endroit réel de son exécution, le présent contrat est réputé avoir été conclu à l'établissement du TRANSPORTEUR paraissant au début du présent contrat.

EN FOI DE QUOI, les parties ont signé à la date et à l'endroit mentionnés ci-dessous.

L'EXPÉDITEUR

LE TRANSPORTEUR

(Québec), le

(Québec), le

[par:]

[par:]

D. 708-2000, ann. A.

ANNEXE 1

DESCRIPTION DES MATIÈRES À ÊTRE TRANSPORTÉES

L'EXPÉDITEUR

.....

LE TRANSPORTEUR

.....

D. 708-2000, Ann. 1.

ANNEXE 2

POINT DE CHARGEMENT ET POINT DE DÉCHARGEMENT

POINT DE CHARGEMENT:

POINT DE DÉCHARGEMENT:

L'EXPÉDITEUR

.....

LE TRANSPORTEUR

.....

D. 708-2000, Ann. 2.

ANNEXE 3

CARACTÉRISTIQUES DE TOUT VÉHICULE REQUIS PAR L'EXPÉDITEUR

Tout véhicule requis par l'EXPÉDITEUR pour le transport des Matières doit comporter les caractéristiques suivantes:

Tout véhicule requis par l'EXPÉDITEUR pour le transport des Matières doit être muni des équipements de sécurité ou autres équipements suivants:

L'EXPÉDITEUR

.....

LE TRANSPORTEUR

.....

D. 708-2000, Ann. 3.

ANNEXE 4

CARACTÉRISTIQUES DE TOUT VÉHICULE UTILISÉ PAR LE TRANSPORTEUR

Dans la mesure où tout véhicule utilisé par le TRANSPORTEUR pour effectuer le transport des Matières comporte des caractéristiques différentes de celles prévues à l'annexe 3 du contrat auquel la présente annexe est jointe, tel véhicule doit comporter les caractéristiques minimales suivantes:

Tout véhicule requis par l'EXPÉDITEUR pour le transport des Matières doit être muni des équipements de sécurité ou autres équipements suivants:

L'EXPÉDITEUR

.....

LE TRANSPORTEUR

.....

D. 708-2000, Ann. 4.

ANNEXE 5

CHARGEMENT DES MATIÈRES

L'EXPÉDITEUR et le TRANSPORTEUR reconnaissent que le chargement des Matières est effectué par:

(cocher)

L'EXPÉDITEUR

LE TRANSPORTEUR

la personne dont le nom ou la dénomination sociale est (préciser):

L'EXPÉDITEUR

LE TRANSPORTEUR

D. 708-2000, Ann. 5.

ANNEXE 6

DÉCHARGEMENT DES MATIÈRES

L'EXPÉDITEUR et le TRANSPORTEUR reconnaissent que le chargement des Matières est effectué par:

(cocher)

L'EXPÉDITEUR

LE TRANSPORTEUR

la personne dont le nom ou la dénomination sociale est (préciser):

L'EXPÉDITEUR

LE TRANSPORTEUR

D. 708-2000, Ann. 6.

ANNEXE 7

DISTANCE MOYENNE, DESCRIPTION DES ROUTES, DURÉE MOYENNE D'UN VOYAGE ET AUTRES REPRÉSENTATIONS ET CONVENTIONS

1. Distance moyenne entre le point de chargement et le point de déchargement:
2. Description des routes à utiliser:
3. Durée moyenne d'un voyage entre le point de chargement et le point de déchargement et le retour au point de chargement, incluant le temps de chargement et de déchargement, eu égard à des conditions climatiques normales:

pour la période entre le et le pour la période entre le et le

4. Autres représentations de la part:

1° de l'EXPÉDITEUR:

a) L'EXPÉDITEUR déclare que son numéro d'enregistrement aux fins de la taxe sur les produits et services exigible en vertu de la Loi sur la taxe d'accise (Lois révisées du Canada (1985), c. E-15) est le suivant:

b) L'EXPÉDITEUR déclare que son numéro d'enregistrement aux fins de la taxe de vente exigible en vertu de la Loi sur la taxe de vente du Québec (L.R.Q., c. T-0.1) est le suivant:

2° du TRANSPORTEUR:

a) le TRANSPORTEUR déclare que son numéro d'enregistrement aux fins de la taxe sur les produits et services exigible en vertu de la Loi sur la taxe d'accise est le suivant:

b) le TRANSPORTEUR déclare que son numéro d'enregistrement aux fins de la taxe de vente exigible en vertu de la Loi sur la taxe de vente du Québec est le suivant:

5. Conditions particulières (préciser):

L'EXPÉDITEUR

.....

LE TRANSPORTEUR

.....

D. 708-2000, Ann. 7.

ANNEXE 8

RÉMUNÉRATION

1. La rémunération payable pour le transport des Matières s'établit comme suit:
2. Compte tenu de l'application des dispositions de la convention collective ou du contrat régissant les relations de travail entre l'EXPÉDITEUR et ses employés, cette rémunération s'établit comme suit:
3. Dans l'établissement de cette rémunération, les avantages suivants conférés ou mis à la disposition du TRANSPORTEUR par l'EXPÉDITEUR ont été pris en considération:
4. Cette rémunération est payable selon les modalités suivantes:

L'EXPÉDITEUR

.....

LE TRANSPORTEUR

.....

D. 708-2000, Ann. 8.

ANNEXE 9

TERME

Le terme du contrat auquel la présente annexe 9 est jointe commence à 00:01 minute le _____
et se termine à minuit le _____

L'EXPÉDITEUR

D. 708-2000, Ann. 9.

ANNEXE 10

UTILISATION DES SOMMES D'ARGENT VISÉES À L'ARTICLE 21 du contrat AUQUEL LA PRÉSENTE ANNEXE EST JOINTE

Les sommes d'argent résultant de l'application de l'article 21 du contrat auquel la présente annexe est jointe sont régies conformément aux conditions suivantes:

1. dépôt de ces sommes dans un compte en fidéicomis ouvert par l'EXPÉDITEUR auprès de toute institution financière faisant affaires au Québec et distinct de ses autres comptes;
2. constitution d'un comité composé d'un nombre égal de représentants de l'EXPÉDITEUR et de représentants de l'ensemble des transporteurs dont les services sont retenus par l'EXPÉDITEUR, au cours du terme du contrat auquel la présente annexe est jointe, pour les fins du transport de Matières provenant d'une même Opération pour les fins d'une même Usine;
3. détermination par ce comité de l'utilisation spécifique de ces sommes d'argent, lesquelles doivent servir à acquitter le coût de projets destinés à réduire et éliminer le transport en surcharge sur le réseau routier public du Québec. Les projets doivent prioritairement avoir une portée sur l'ensemble du territoire du Québec plutôt qu'une portée régionale.

L'EXPÉDITEUR

.....

LE TRANSPORTEUR

.....

D. 708-2000, Ann. 10.

ANNEXE 11

USINE, OPÉRATION, RANG D'EMBAUCHE DU TRANSPORTEUR

1. L'Usine à laquelle les Matières provenant de l'Opération sont destinées est la suivante:
2. L'Opération de laquelle proviennent les Matières pour les fins de l'Usine se décrit comme suit:
3. Le Rang d'embauche du TRANSPORTEUR vise les véhicules indiqués ci-après et comporte l'ordre qui lui est attribué ci-dessous par rapport au rang d'embauche reconnu aux personnes dont le nom ou la dénomination sociale apparaît ci-dessous:

L'EXPÉDITEUR

.....

LE TRANSPORTEUR

.....
D. 708-2000, Ann. 11.

ANNEXE 12

RENSEIGNEMENTS MINIMAUX DEVANT ÊTRE MENTIONNÉS AU CONNAISSEMENT

1. Nom de l'expéditeur.
2. Nom du destinataire.
3. Nom du transporteur.
4. Frais de transport, responsabilité du paiement et délai de paiement (à cet égard, une simple référence à «Rf. Contrat» suffit).
5. Lieu, date et heure de la prise en charge des Matières à transporter.
6. Point de chargement et point de déchargement.
7. Description des Matières à transporter (nature, quantité, volume ou poids (si disponible) et, le cas échéant, l'état apparent de ces Matières).
8. Caractère dangereux des Matières, le cas échéant.
9. Non-négociabilité du Connaissance.
10. Lieu, date et heure de l'arrivée des Matières au point de déchargement (ces renseignements sont fournis au point de déchargement).

N.B. Aucune valeur des Matières à transporter n'est indiquée au Connaissance.

L'EXPÉDITEUR

.....
LE TRANSPORTEUR

.....
D. 708-2000, Ann. 12.

ANNEXE 13

ENTENTE DE PRINCIPE CONCLUE, EN DATE DU 1^{er} OCTOBRE 1999, entre l'ASSOCIATION DES MANUFACTURIERS DE BOIS DE SCIAGE DU QUÉBEC ET L'ASSOCIATION NATIONALE DES CAMIONNEURS ARTISANS INC.

ENTRE

ASSOCIATION DES MANUFACTURIERS DE BOIS DE SCIAGE DU QUÉBEC (AMBSQ)

ici représentée par monsieur Luc Houde, président du conseil d'administration

ET

ASSOCIATION NATIONALE DES CAMIONNEURS ARTISANS INC. (ANCAI)

ici représentée par monsieur Clément Bélanger, président

1. L'ANCAI et l'AMBSQ ont convenu d'un contrat de transport par véhicules lourds qui devrait être signé entre un expéditeur et un transporteur à compter du 1^{er} janvier 2000 (le «Contrat»).
2. Le Contrat aura pour champ d'application le transport du bois n'ayant subi aucune autre opération que la coupe transversale, l'ébranchage et l'écorçage (que ce bois soit en longueur ou autrement) provenant de la forêt publique vers une usine de transformation.
3. En vertu du Contrat, l'expéditeur détiendra le droit de gérance.
4. Le Contrat prévoira que le transporteur bénéficie d'un droit de négocier avec l'expéditeur les clauses monétaires et les autres conditions de transport qui en feront l'objet. Pour ce faire, le Contrat stipulera que:
 - a) le transporteur bénéficie du droit d'être représenté;
 - b) le transporteur bénéficie d'un rang d'embauche déterminé par sa date d'embauche;
 - c) en cas de contestation de son rang d'embauche, le transporteur a droit à l'arbitrage;
 - d) en cas de tout autre litige découlant du Contrat, les parties peuvent avoir recours à la conciliation, dont le résultat en est un de recommandation;
 - e) en cas de différend survenant lors du renouvellement du Contrat, le transporteur peut cesser de transporter et, pendant la période où dure ce différend, l'expéditeur peut exercer son droit de gérance (sans, toutefois, pouvoir louer des camions à court terme).
5. En vertu du Contrat, le transporteur et l'expéditeur conviendront d'un moyen qu'ils estiment efficace pour que soit respectées la législation et la réglementation régissant les charges sur le réseau routier public du Québec.
6. Le rang d'embauche d'un transporteur relié à un véhicule désigné de ce transporteur et se rattachant à un même expéditeur, à une même usine et à une même opération (au sens où ces dernières expressions sont définies ou utilisées dans le Contrat) sera établi initialement sur la base de la «liste d'ancienneté» ou de la «liste de rappel» disponible chez cet expéditeur lorsque les activités de transport ont pris fin au printemps 1999 ou, à défaut d'une telle liste, d'un commun accord entre cet expéditeur et les transporteurs liés par contrat à cet expéditeur à la date où ont pris fin les activités de transport au printemps 1999.
7. Dans l'établissement initial de tout rang d'embauche visé ci-dessus, lorsque applicable, un véhicule pour lequel un permis de camionnage en vrac aura été délivré en vertu du Règlement sur le camionnage en vrac (R.R.Q., c.T-12, r.3) (le «Règlement») pour une région donnée autorisant notamment le transport de matières forestières dans cette région bénéficiera d'un rang d'embauche prioritaire à tout véhicule pour lequel un permis spécial de camionnage en vrac aura été délivré en vertu du Règlement autorisant le transport de matières forestières dans une région autre que la région pour laquelle un permis de camionnage en vrac avait été délivré à l'origine pour ce véhicule.
8. Si, au cours du terme d'un contrat de transport forestier conclu entre une personne (un « Entrepreneur ») dont un donneur d'ouvrage retient les services pour effectuer des activités forestières

(comprenant le transport de ces matières) et un transporteur, il est mis fin à tout contrat comprenant des activités de transport de matières forestières provenant d'une opération pour les fins d'une usine (au sens où ces dernières expressions sont définies ou utilisées au Contrat) conclu entre ce donneur d'ouvrage et cet Entrepreneur, ce donneur d'ouvrage pourra

a) effectuer lui-même la totalité ou toute partie de ces activités confiées à l'Entrepreneur concerné;
ou

b) confier à tout autre Entrepreneur (un «Nouvel Entrepreneur») la totalité ou toute partie de ces activités confiées à l'Entrepreneur précédent.

Dans les circonstances décrites au paragraphe a de l'article 8 ci-dessus, le donneur d'ouvrage concerné jouira des droits d'un expéditeur prévus à l'article 38 du Contrat dans la mesure où il exploite ou utilise, à titre de propriétaire, de locataire ou de crédit-prenneur, tout véhicule pour les fins du transport de matières forestières provenant de l'opération concernée pour les fins de l'usine visée.

Dans les circonstances décrites au paragraphe b de l'article 8 ci-dessus, le Nouvel Entrepreneur, suivant le même rang d'embauche du transporteur dont les services avaient été retenus aux termes du contrat conclu avec l'Entrepreneur précédent, pourra exploiter ou utiliser (à titre de propriétaire, de locataire ou de crédit-prenneur), pour les fins du transport visé au contrat susdit, un nombre de véhicules n'excédant pas 50 % du nombre de véhicules exploités ou utilisés pour les mêmes fins par l'Entrepreneur précédent (que ces véhicules aient ou non appartenu à l'Entrepreneur précédent, aient été loués par lui ou aient fait l'objet de crédits-baux).

Pour les fins du présent article 8, un donneur d'ouvrage ne sera pas réputé avoir retenu les services d'un «Nouvel Entrepreneur» s'il existe des liens (au sens donné à cette expression dans la Loi canadienne sur les sociétés par actions) entre ce Nouvel Entrepreneur et l'Entrepreneur précédent.

9. Si, après qu'un contrat de transport forestier conclu entre un Entrepreneur et un transporteur (le «Contrat Original») soit échu conformément aux dispositions du premier paragraphe de l'article 26 du Contrat, un donneur d'ouvrage confie à tout Entrepreneur des activités de transport de matières forestière provenant de l'opération et pour les fins de l'usine visées au Contrat Original et si ces activités commencent avant l'expiration d'une période de douze (12) mois suivant la date d'échéance du Contrat Original, cet Entrepreneur, suivant le même rang d'embauche du transporteur dont les services avaient été retenus aux termes du Contrat Original, pourra exploiter ou utiliser (à titre de propriétaire, de locataire ou de crédit-prenneur), pour les fins de ces activités, un nombre de véhicules n'excédant pas 50 % du nombre de véhicules que cet Entrepreneur, à son entière discrétion, estime nécessaires pour la bonne marche de ces activités.

Pour les fins du présent article 9, un donneur d'ouvrage ne sera pas réputé avoir retenu les services d'un autre Entrepreneur s'il existe des liens (au sens donné à cette expression dans la Loi canadienne sur les sociétés par actions) entre cet autre Entrepreneur et l'Entrepreneur précédent.

10. Les parties conviennent de soumettre un projet du Contrat au ministre des Transports afin qu'il s'assure de son aspect légal et de le rendre obligatoire à tous les expéditeurs et transporteurs concernés.

11. Cette entente est pour une durée de cinq (5) ans.

12. Malgré la date réelle de sa conclusion, cette entente est conclue en date effective du 1^{er} octobre 1999.

D. 708-2000, Ann. 13.

D. 708-2000, 2000 G.O. 2, 3651

ANNEXE 2

Dépliant Travailleurs Autonomes Québec inc. – Transporteur Forestier

Services particuliers pour les transporteurs forestiers:

Contrat de transport forestier, services:

1. Négociation des clauses normatives;
2. Représentation;
3. Conciliation (médiation);
4. Analyse des coûts d'opération;
5. Négociation
 - Taux de rémunération;
 - Clause de carburant;
 - Temps de cycle, etc.
6. Protection du rang d'embauche;
7. Formation: stratégie de négociation, conduite préventive, etc. (frais d'inscription minimes).



Afin d'assurer une représentation adéquate et un solide rapport de force pour ses membres, Travailleurs Autonomes Québec Inc. est associé au syndicat des Métallos qui regroupe plus de 60,000 membres au Québec et à la Fédération des travailleurs du Québec (FTQ) qui, elle, regroupe plus de 500,000 membres.



NUMÉRO SANS FRAIS
1 800 563-1133

INFORMEZ-VOUS

EXPERT EN INCORPORATION

Travailleurs Autonomes Québec Inc. offre dorénavant à ses membres un service d'incorporation de personne morale, comprenant l'obtention de statut de constitution fédéral (Industrie Canada) ou provincial (Registraire des entreprises) et l'organisation juridique de la personne morale. Contactez nos représentants pour plus d'informations.

AUSSI, EXPERT EN FINANCEMENT/ CRÉDIT-BAIL/AFFACTURAGE INFORMEZ-VOUS!

Montréal

2350, avenue de LaSalle

Montréal (Québec)

H3K 1R1

Téléphone : (514) 599-2026

1 800 563-1133

Télécopieur : (514) 599-2734

Québec

5000 des Gradins, bur. 300

Québec (Québec)

G2L 2N3

Téléphone : (418) 624-9324

1 888 328-9324

Télécopieur : (418) 624-9326

Les produits et services mentionnés dans ce dépliant ne sont pas limitatifs. Nous sommes toujours à l'affût de nouvelles ententes ou de nouvelles informations susceptibles d'améliorer l'activité professionnelle et économique de nos membres.



⇒ L'information

Soyez à l'affût des bulletins d'informations qui vous seront distribués.

⇒ Des services pratiques et abordables

Nous proposons à nos membres un ensemble de services des plus pratiques et ce, en échange d'une contribution annuelle très abordable!

Vous avez notamment accès à un service juridique relié à votre profession de camionneur et à des spécialistes qui peuvent vous représenter et vous défendre auprès des organismes et pour les types de dossiers suivants:

⇒ Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ);

⇒ Commission de la santé et de la sécurité au travail (CSST);

Commission des transports du Québec (CTQ);

Code de la sécurité routière;

Dossiers civils.

ENGAGEZ-VOUS SUR LA BONNE ROUTE!!!

En vous joignant à **Travailleurs Autonomes Québec inc., section camion**, vous prenez assurément la bonne route pour simplifier l'exercice de votre profession!

Actif depuis plusieurs années avec le regroupement de camionneurs et de chauffeurs ou propriétaire de taxi, l'équipe de **Travailleurs Autonomes Québec** s'est bâti une solide réputation au fil du temps. Son équipe professionnelle et dévouée consacre toute son énergie à la poursuite des objectifs pour ses membres tels que:

- 1- Valorisation de l'industrie;
- 2- Diminution des coûts d'opération;
- 3- Représentation auprès des instances gouvernementales, des donneurs d'ouvrage et des autres décideurs de l'industrie;
- 4- Formation: nous offrons à nos membres certains programmes afin de parfaire leurs connaissances en matière de gestion, réglementation, négociation, sécurité, prévention, contrat de transport, etc.

PARTENAIRES

Raymond Chabot Grant Thornton
Comptabilité entreprises



ROUTIER@100%

Camo-Route

TRANSPORTEURS FORESTIERS



Info-Partenaires



NUMÉRO SANS FRAIS
1 800 563-1133

TRAVAILLEURS AUTONOMES QUÉBEC INC.

**2350 AVENUE DE LASALLE
MONTRÉAL, QUÉBEC
H1V 2L1**