Fédération des producteurs forestiers du Québec

Infraction de surcharge : une responsabilité qui ne peut pas être assumée par le propriétaire forestier

Mémoire déposé dans le cadre de la commission parlementaire sur le projet de loi 165 modifiant le *Code de la sécurité routière* et d'autres dispositions

Décembre 2017

Auteurs

Marc-André Côté, ing.f., Ph.D.
Directeur général, Fédération des producteurs forestiers du Québec

Vincent Miville, ing.f., M.Sc.
Économiste forestier, Fédération des producteurs forestiers du Québec

La Fédération des producteurs forestiers du Québec

La Fédération des producteurs forestiers du Québec (FPFQ) est l'organisation provinciale qui travaille à la promotion des intérêts de 134 000 propriétaires forestiers de tous les milieux sociaux, dont 30 000 producteurs forestiers reconnus. L'action régionalisée de ses 13 syndicats et offices affiliés vise la protection et la mise en valeur des forêts privées québécoises, le soutien aux propriétaires forestiers, ainsi qu'une commercialisation ordonnée des bois en provenance de ces territoires.

Résumé

Le *Code de la sécurité routière* prévoit le partage de la responsabilité du respect des normes de charges entre l'expéditeur d'un produit et le transporteur. Concrètement, l'**expéditeur** doit inscrire sur le bon de livraison la masse exacte de la charge à transporter, à défaut de quoi il s'expose à une contravention. De plus, l'**expéditeur et le transporteur** s'exposent tous les deux à une contravention en cas d'infraction aux normes de chargement.

Cette disposition s'applique difficilement au contexte des opérations en forêt privée puisque les dizaines de milliers de propriétaires forestiers récoltant du bois dans une année ne sont généralement pas impliqués dans le chargement des transports; confiant plutôt cette responsabilité aux transporteurs. De plus, la multiplicité des chantiers de récolte élimine la possibilité pour les syndicats de producteurs de bois de superviser l'ensemble des opérations de chargement.

La FPFQ suggère donc au législateur de procéder à la modification du libellé de l'article 517.2 du *Code de la sécurité routière* afin d'inclure une mention de coresponsabilité de la surcharge à l'expéditeur **ou au responsable du chargement** le cas échéant.

Ce que prévoit l'article 517.2 du *Code de la sécurité routière*

1. Le *Code de la sécurité routière*, actuellement en vigueur, prévoit à son article 517.2 que l'expéditeur d'un produit est coresponsable avec le transporteur du respect des normes concernant les charges (voir annexe 1). Ainsi, un propriétaire forestier, ou son représentant[1], doit indiquer par écrit la charge à transporter et sera tenu coresponsable en cas d'infraction aux normes de charge. Concrètement :

1. Lorsque l'identification de l'expéditeur n'est pas indiquée sur le bon de transport, la contravention est imposée au transporteur.
2. Lorsque la masse du chargement n'est pas indiquée sur le bon de transport, la contravention est imposée au transporteur et à l'expéditeur.
3. Lorsque la masse du chargement dépasse la masse permise, la contravention est imposée à l'expéditeur et au transporteur.
4. Lorsque la masse inscrite au bon de transport est largement inférieure à la masse effectivement chargée, la contravention est imposée au transporteur.
5. Si le transporteur complète sa charge chez plus d'un expéditeur, l'article 517.2 ne s'applique pas.

2. Cet article fut adopté en 2004 afin de responsabiliser les acteurs de la chaîne logistique du transport en vrac à propos des problématiques liées aux surcharges des camions. Les camionneurs mentionnaient alors qu'ils n'étaient pas toujours responsables du chargement du contenu de leur remorque puisqu'il pouvait être réalisé par le personnel de l'entrepôt ou du dépôt.

3. Les contrôleurs routiers ont récemment accru les constats d'infraction aux transporteurs de bois. Conséquemment, les propriétaires forestiers et leurs représentants syndicaux ont reçu des contraventions à cet effet puisqu'ils sont considérés comme les expéditeurs de la marchandise.

Ce que l'article 517.2 n'avait pas prévu

4. L'application de cette disposition réglementaire s'avère toutefois problématique, voire impossible, dans un contexte de transport de bois en provenance des petites forêts privées.

Sous sa mouture actuelle, l'article 517.2 ne tient pas compte des points suivants :

1. Les propriétaires forestiers ne maîtrisent pas les normes de transport.
2. Les propriétaires forestiers ne sont pas impliqués dans le chargement des camions.
3. Les camions forestiers sont équipés de balance permettant au

[1] Le syndicat régional de producteur de bois peut agir comme intermédiaire entre le propriétaire forestier désirant faire transporter son bois et le camionneur forestier.

transporteur de mesurer adéquatement la masse du chargement. Il n'y a pas de balance fixe en forêt.

4. Le personnel des syndicats de producteurs de bois ne peut surveiller toutes les opérations de chargement.

Les propriétaires forestiers ne maîtrisent pas les normes de transport

5. Les propriétaires forestiers récoltent occasionnellement du bois sur leurs propriétés. Au cours de leur vie, ils ne livreront que quelques fois du bois vers une usine de transformation en raison du temps requis pour faire croître leur forêt et de la taille limitée de la propriété forestière moyenne.

6. La vaste majorité de ces propriétaires forestiers ne sont pas familiers avec les exigences légales que doivent respecter les camionneurs et ne connaissent pas la masse maximale autorisée du chargement pour le camion forestier qui assurera la livraison de leur bois.

7. De par son inexpérience et sa méconnaissance du transport, le propriétaire forestier peut difficilement s'assurer du respect des normes de transport.

Les propriétaires forestiers ne sont pas impliqués dans le chargement des camions

8. C'est généralement le transporteur qui assurera lui-même le chargement de ces bois puisqu'il possède une chargeuse dédiée qu'il transportera de chantier en chantier, ou son camion forestier sera équipé d'une chargeuse.

9. Le propriétaire forestier peut difficilement prévoir à quel moment le chargement et le transport auront lieu (disponibilité du transporteur, ouverture de l'usine, météo affectant l'intégrité des chemins forestiers, etc.). Puisqu'il s'agit généralement d'un revenu secondaire, le propriétaire forestier ne peut être disponible à tout moment pour superviser le chargement des bois. Il est donc assez fréquent qu'il soit absent lors de cette opération.

10. Les propriétaires forestiers ne disposent pas de système de mesure de charge puisque la taille des chantiers ne permet pas d'amortir l'achat de ces équipements onéreux.

11. Puisqu'il ne charge pas physiquement le camion, le propriétaire forestier ne peut inscrire la masse du chargement sur le bon de transport. Pourtant, une erreur ou une omission de l'inscription de cette charge expose le propriétaire forestier à recevoir une contravention.

Les camions forestiers sont équipés de balance permettant au transporteur de mesurer adéquatement la masse du chargement

12. Le bois est un matériau vivant, c'est-à-dire que sa masse évolue dans le temps en fonction de son degré d'humidité. Un volume de bois récolté et empilé en bordure d'un chemin verra sa masse osciller jusqu'au moment où il sera livré, bien souvent à un moment inconnu par le propriétaire forestier.

13. En petite forêt privée, on ne peut utiliser un système de balance fixe puisque le lieu de chargement évolue de chantier en chantier. C'est tout le contraire d'un dépôt ou d'un entrepôt qui peut utiliser ce système puisque le chargement se fait constamment à un seul et unique endroit.

14. Selon un sondage réalisé par la FPFQ, 87 % des camions forestiers œuvrant en forêt privée sont équipés d'un système de mesure de charge (voir annexe 2). Cette proportion augmente graduellement à mesure que la flotte de transport se modernise.

15. Les systèmes embarqués de mesure de charge et l'expérience du transporteur permettent à ces derniers d'évaluer la masse réelle du chargement et de déterminer si celle-ci respecte les normes en vigueur.

16. Le propriétaire forestier rémunère le transporteur forestier pour réaliser le chargement du bois. Il lui confie la supervision et donc la responsabilité de cette action.

Le personnel des syndicats de producteurs de bois ne peut surveiller toutes les opérations de chargement

17. En 2016, plus de 20 000 propriétaires et producteurs forestiers du Québec ont expédié 6,0 Mm³ de bois rond à destination de près de 200 usines de transformation du bois.

18. Plus de 170 000 chargements de camions forestiers ont été nécessaires pour assurer la livraison de ces bois.

19. La FPFQ dénombre minimalement 440 camions forestiers qui réalisent le transport de ces bois. Chaque camionneur réalise à lui seul près de 400 livraisons distinctes de bois issus des forêts privées dans une seule et même année.

20. En raison de la multitude des chantiers, de leur répartition sur l'ensemble du territoire de la forêt privée et de la simultanéité de plusieurs chantiers, les représentants syndicaux des propriétaires forestiers ne peuvent superviser l'ensemble des chantiers. Cette exigence nécessiterait l'embauche de dizaines de personnes.

21. Tout comme les propriétaires forestiers, le personnel des syndicats de producteurs de bois est généralement absent lorsqu'a lieu l'opération de chargement.

Le traitement des contraventions

22. Au cours des deux dernières années, les contraventions reçues en vertu de l'article 517.2 ont été contestées avec succès devant les tribunaux. En effet, les procureurs de la Couronne abandonnent les poursuites puisqu'ils sont sensibles aux arguments énoncés dans ce mémoire. L'application actuelle de l'article a donc pour effet de créer un travail inutile dans l'appareil judiciaire.

Recommandation

23. Puisque les transporteurs assument généralement la responsabilité du chargement du bois, qu'ils sont équipés et aptes à évaluer si le chargement respecte les normes en vigueur, et puisqu'ils sont rémunérés pour assurer cette responsabilité, la FPFQ est d'avis que le législateur doive procéder à la modification du libellé de l'article 517.2 du *Code de la sécurité routière* afin d'inclure une mention de coresponsabilité de la surcharge à l'**expéditeur** ou au **responsable du chargement** le cas échéant (voir les modifications demandées à l'annexe 1).

24. La modification proposée n'aura aucune incidence sur les autres secteurs d'activité, mais elle laisserait la latitude aux contrôleurs routiers d'adapter la contravention à la situation.

25. Cette modification n'affaiblit pas la portée de l'article. Au contraire, il donne la possibilité d'appliquer la contravention là où elle apparait justifiée pour régler la problématique de façon permanente.

26. Cette modification ne vise pas à réduire la portée des normes de charge devant être respectées.

27. Parallèlement, nous continuons de travailler avec les transporteurs et les industriels forestiers pour mettre en vigueur des pratiques qui réduisent les cas de surcharge sur les routes.

Annexe 1 **Article 517.2 du *Code de la sécurité routière***
(modifications proposées indiquées en gras)

517.2. Lorsque le chargement d'un véhicule lourd hors normes quant à la masse totale en charge est considéré charge entière aux fins de transport, l'expéditeur **ou le responsable du chargement**, le consignataire et l'intermédiaire en services de transport qui omettent de fournir à l'exploitant du véhicule lourd visé au titre VIII.1, dans un écrit, les informations qui lui permettent d'établir la masse du chargement commettent une infraction et sont passibles de la même peine que celle prévue pour l'exploitant par le paragraphe 5° de l'article 517.1, que celui-ci ait été ou non poursuivi ou déclaré coupable. Il en est de même pour toute personne ayant confié le chargement à l'exploitant chargé d'en effectuer le transport.

Lorsque la masse établie à partir des renseignements fournis à l'exploitant par l'une des personnes visées au premier alinéa est inférieure à celle calculée en soustrayant la masse nette des véhicules de la masse totale en charge constatée, la personne qui a fourni un renseignement inexact commet une infraction et est passible :

1° soit de la même peine que celle visée au paragraphe 5° de l'article 517.1 si la différence entre la masse calculée et la masse précédemment établie est égale ou supérieure à la surcharge; dans ce cas, l'exploitant ne peut être déclaré coupable de l'infraction visée à l'article 513 ou 517.1 que si sa connaissance de la surcharge est établie;

2° soit d'une peine réduite si la différence entre la masse calculée et la masse établie est inférieure à la surcharge; le montant de l'amende qui peut être imposée à l'exploitant en vertu du paragraphe 5° de l'article 517.1 doit alors être réduit d'un montant équivalant au montant de l'amende imposée en vertu du présent alinéa.

Pour l'application du paragraphe 2° du deuxième alinéa, le montant de l'amende doit être calculé en multipliant le montant de la peine visée au paragraphe 5° de l'article 517.1 par le résultat de l'opération suivante, arrondi au dollar le plus près : la division par la surcharge, du résultat obtenu en soustrayant la masse établie de la masse calculée.

Pour l'application du présent article, un «chargement est considéré charge entière aux fins de transport» lorsque tous les biens qui le composent sont transportés pour le compte d'un seul expéditeur ou vers un seul lieu de destination ou lorsqu'ils ont été pris en charge à un lieu commun d'expédition ou de consignation. À défaut de document d'expédition, le chargement est toujours ainsi considéré. Lorsque le véhicule hors normes circule en vertu d'un permis spécial de circulation, le présent article ne s'applique que si la limite de masse totale en charge autorisée par le permis est dépassée; dans ce cas, la peine est calculée en appliquant le paragraphe 3° de l'article 513 plutôt que le paragraphe 5° de l'article 517.1.

Les renseignements contenus dans chacune des pièces qui peuvent servir à constituer le document d'expédition prescrit par le Règlement sur les exigences applicables aux documents d'expédition et aux contrats de location et de services, édicté par le décret n° 61-2001 (2001, G.O. 2, 1245), suffisent, en l'absence de toute preuve contraire, à identifier l'expéditeur **ou le responsable du chargement**, le consignataire, l'intermédiaire en services de transport et toute personne ayant confié le chargement à l'exploitant ainsi qu'à déterminer les lieux d'expédition, de consignation et de destination du chargement. Les renseignements contenus au certificat d'immatriculation d'un véhicule suffisent, en l'absence de toute preuve contraire, à établir la masse nette d'un véhicule.

Des copies de ces pièces qui peuvent servir à constituer le document d'expédition, y compris les imprimés des fichiers informatiques qui les contiennent, sont admissibles en preuve des renseignements qui y sont contenus, lors d'une poursuite pénale intentée en vertu du présent article, si elles sont datées et signées par les inspecteurs ou les agents de la paix qui les ont reproduites. Pour être admissible en preuve pour l'application du deuxième alinéa, l'écrit contenant les renseignements permettant d'établir la masse du chargement doit avoir été communiqué à l'agent de la paix lorsque le véhicule a été soumis à la pesée.

1987, c. 94, a. 69; 1990, c. 4, a. 212; 1998, c. 40, a. 116; 2004, c. 2, a. 34.

Statistique par syndicat de producteurs forestiers

Syndicats et offices de producteurs forestiers	Camions AVEC balance embarquée		Camions AVEC système de suspension à air et cadran		Camions AVEC autre système		Camions SANS système de mesure de charge		Camionneurs non rejoints par le sondage	
	Camions	Propriétaires	Camions	Propriétaires	Camions	Propriétaires	Camions	Propriétaires	Camions	Propriétaires
Abitibi-Témiscamingue										
Bas-Saint-Laurent	6	6	47	20			3	3		
Beauce										
Centre-du-Québec			23	10						
Côte-du-Sud			34	5			4	2		
Gaspésie	36	18	19	12			5	4	1	1
Gatineau	6	3	9	3			2	2		
Laurentides et Outaouais										
Mauricie	2	2	9	4			5	5		
Pontiac	4	4	13	6			5	4	1	1
Québec	16	10	63	27	1	1			20	IND
Saguenay Lac St-Jean	31	28	16	5			5	4		
Sud du Québec	3	3	47	21	4	2	6	2		
Total	**98**	**74**	**280**	**113**	**5**	**3**	**35**	**26**	**22**	**2**

Statistique provinciale

	Camions		Propriétaires	
AVEC systèmes de mesurage	383	87 %	190	87 %
SANS systèmes de mesurage	35	8 %	26	12 %
Inconnu	22	5 %	2	1 %
Total	**440**	**100 %**	**218**	**100 %**