

LE *TRANSPORTEUR*

Magazine de la Fédération des transporteurs par autobus



Santé et sécurité **Restons vigilants**



GARDEZ UN Oeil
SUR LES ACCOTEMENTS

LA PRÉSENCE DU CHIEN D'ASSISTANCE
DANS LE TRANSPORT PAR AUTOBUS



ACCOTEMENT
BUS
AUTORISÉ
SEULEMENT
FIN

Nos unités de puissance

Zéro tracas Zéro problème 300 % efficace

La solution de recharge qui **décuple la capacité** de vos véhicules électriques

- Chacune peut accueillir de **5 à 28 véhicules**, en fonction des exigences.
- Construites **sur mesure pour vos besoins** et selon vos critères.
- **Conçues au Québec** conformément aux normes électriques et règlements municipaux en vigueur.
- **Service clé-en-main**
Livrées et installées sur votre site.
- **Propriétaire de vos unités**
Pas de location sans fin, ce qu'on installe vous appartient.

Plage de puissance adaptée à vos besoins

Financement disponible offert par Services financiers - Camions Daimler

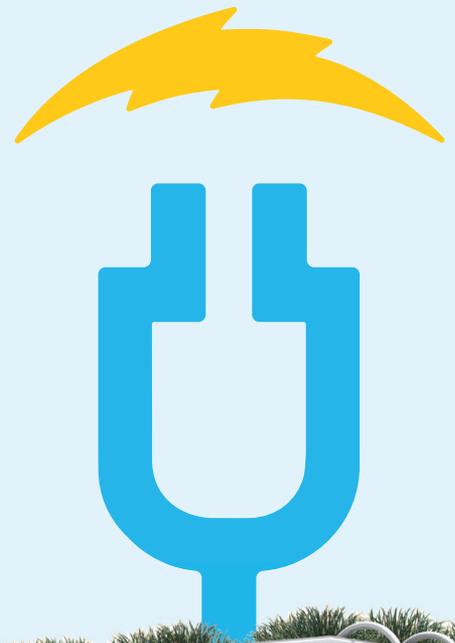
Subventionnées à 50 % grâce au FTCZE (Fonds pour le transport en commun à zéro émission)



Chez Autobus Thomas, on vous accompagne

De l'analyse de votre flotte à l'installation électrique sur votre emplacement, en passant par la demande de subvention, nous serons avec vous, et ce, avec notre légendaire service après-vente, exactement tel que vous le connaissez.

Contactez-nous pour en savoir plus sur nos unités de puissance!



autobus Thomas inc.
L'évolution en transport

Sortie 175, Autoroute 20
2275, Canadien
Drummondville (Québec) J2C 7V9
Tél. : 819 474-2700
Sans frais : 1 800 567-0971

info@autobusthomas.com

40 ans de fiabilité et ce n'est pas près de changer!

autobusthomas.com

SOMMAIRE



- 5** Mot du président du conseil d'administration
- 8** Mot du président-directeur général
- 10** Gardez un œil sur les accotements!
- 14** La présence du chien d'assistance dans le transport par autobus
- 19** Les infractions pénales
- 25** Avez-vous votre comité de santé et sécurité?
- 29** Publireportage

Le Transporteur est une publication de la Fédération des transporteurs par autobus. Elle est tirée à 1100 exemplaires et distribuée gratuitement trois fois par année.

Les opinions émises par les collaborateurs n'engagent qu'eux-mêmes. Les commanditaires et les annonceurs conservent l'entière responsabilité du contenu de leur annonce.

Le contenu du magazine ne peut être reproduit sans mention de la source.

Fédération des transporteurs par autobus

5700 boul. des Galeries, bureau 250
Québec (Québec) G2K 0H5
Téléphone: 418 476-8181
Sans frais: 1 844 476-8181
Télécopieur: 418 476-8177
courrier@federationautobus.com

Rédaction

Me Christine Deslauriers
Luc Lafrance
Stéphane Lefebvre
Me Tatiana M. Chaves B.

Publicité

Aurélie Maynard

Collaborateurs

Me Stéphane Lamarre
Sabina Samperi

Conception graphique

Marie-Claude Bélanger

Impression

Solisco numérique
Tél.: 418 842-0850
Télé.: 418 842-3261



Autobus Leeds Transit

AU SERVICE DE L'INDUSTRIE DE L'AUTOBUS DEPUIS 1970

Vous voulez offrir le meilleur véhicule pour le transport de vos passagers? L'autobus IC électrique rencontre toutes les normes Canadiennes pour le transport scolaire. Conçu pour maximiser son autonomie, il est offert avec trois niveaux de batteries et distances.

- Batteries disponibles au choix de 210, et 315 kWh
- Distances estimées de 215, et 320 kilomètres
- Capacité de recharge en AC et DC
- Freinage régénératif à 3 niveaux
- Freins pneumatiques à disques Bendix
- Capacité V2G ou la technologie le permet
- Un réseau de concessionnaires pour vous supporter
- Options pour le chauffage.



La rétention du personnel est étroitement liée à l'ergonomie du poste de conduite et au confort de votre chauffeur.

POUR PLUS D'INFORMATION,
CONTACTEZ-NOUS :

1 866 411-9114 ou 450 588-5453

LEEDS TRANSIT
555, J.-Owlad-Forest
St-Roch-de-l'Achigan (QC)
J0K 3H0

leedstransit.com





Mot du président du conseil d'administration

STÉPHANE LEFEBVRE



« Réflexions sur les enjeux de l'industrie »

En août dernier, les membres du conseil d'administration se sont réunis afin de tenir notre réunion de planification annuelle.

Cette rencontre nous permet de travailler sur les différents enjeux de notre industrie, et ce, pour tous les secteurs d'activité.

Nous passons aussi en revue nos différentes activités, soit le congrès annuel, les conseils provinciaux, la campagne de sécurité, Bienvenue Québec et le souper-bénéfice de la Fondation des transporteurs par autobus.

À cette occasion, nous nous sommes questionnés sur la tenue de deux conseils provinciaux par année. On se rappelle que la structure a été mise en place il y a plusieurs années, ce qui permettait d'informer les membres sur l'évolution des dossiers et de connaître les attentes des membres via les conseillers de secteur.

Aujourd'hui, nous avons beaucoup plus d'outils pour acheminer « sur une base régulière » les informations aux membres à une plus grande fréquence que seulement deux fois par année.

Malgré ce fait, les membres du conseil d'administration souhaitent maintenir cette structure à raison de deux par année, permettant ainsi d'échanger directement sur nos différents enjeux et d'avoir entre nous des conversations franches, même si parfois elles peuvent être plus difficiles. Cette façon de procéder nous permet de comprendre nos préoccupations mutuelles et d'aplanir plus rapidement et mieux discerner les différends qui peuvent survenir à l'occasion. Rappelons-nous que depuis plusieurs années, ces rencontres sont ouvertes à tous les membres.

M'AS-TU VU?



**Campagne de sécurité
en transport scolaire**

29 janvier au 9 février 2024

FÉDÉRATION
DES TRANSPORTEURS
PAR AUTOBUS

[intact]
ASSURANCE



CAIN LAMARRE
AVOCATS & NOTAIRES



LION
ÉLECTRIQUE



La Fédération
des centres de services
scolaires du Québec

Québec

Certains membres nous ont mentionné que les sujets traités ne concernaient que le volet du transport scolaire. Il faut reconnaître que, depuis quelque temps, l'actualité et les plus gros enjeux concernent le transport scolaire. Nous n'avons qu'à penser à l'électrification des autobus scolaires qui représente un changement majeur pour nous tous.

Cela ne nous empêche pas de discuter des autres secteurs d'activité et, si des enjeux majeurs se pointaient, ils seraient alors abordés au même titre et avec la même fougue que ceux du transport scolaire.

Quant aux autres dossiers sur lesquels nous apportons un suivi constant, le conseil d'administration a passé en revue tous les enjeux et les actions à prendre afin de défendre les intérêts de notre industrie.

Le plan d'action 2023-2024 peut évoluer tout au long de l'année afin de s'adapter aux différentes réalités rencontrées.

Du côté de la gouvernance, le conseil s'est aussi penché sur différents éléments comme le nombre d'administrateurs, la représentativité de tous les secteurs au sein du conseil d'administration et la durée du mandat de la présidence. L'objectif est d'avoir un conseil d'administration représentatif de notre industrie et efficace dans toutes les actions posées pour les faire progresser.

En terminant, je tiens à vous assurer que nous souhaitons travailler en toute transparence. Nous croyons que nos structures actuelles; les conseils provinciaux, le congrès et l'assemblée générale annuelle nous permettent de bien assurer cette transparence.

L'objectif demeure le même, soit de défendre les intérêts de notre industrie dans tous nos types de transport de personnes.

A handwritten signature in black ink, consisting of a stylized, cursive name followed by a horizontal line.



Mot du président-directeur général

LUC LAFRANCE



« Le défi de l'électrification »

Comme le mentionne notre président dans son mot, le conseil d'administration s'est réuni en août dernier afin de faire le tour des différents enjeux et défis qui nous attendent au cours de la prochaine année.

Chaque secteur de transport que nous représentons, que ce soit le scolaire, le nolisé-touristique, l'urbain, l'interurbain, l'adapté ou le spécialisé, chacun d'entre eux a son lot de défis et d'enjeux auxquels nous devons nous attaquer comme la baisse d'achalandage dans le transport interurbain, l'offre de services en transport nolisé-touristique, les projets d'acquisition d'EXO et la pénurie de main-d'œuvre dans tous les secteurs d'activité.

Mais l'enjeu majeur pour tous les transporteurs membres de la Fédération reste, sans contredit, l'électrification des autobus scolaires. Qu'un transporteur possède plusieurs véhicules ou seulement quelques-uns, il doit revoir ses façons de faire, son organisation, sa planification et ses opérations.

L'élément principal est le financement, et ce, à différents niveaux comme l'aide à l'acquisition des véhicules, l'aide pour les infrastructures et l'aide à l'exploitation. Actuellement, nous sommes à la dernière année du programme d'aide pour l'acquisition, programme de 3 ans qui, comme nous le savons tous, a été bonifié pour aider les transporteurs à faire l'acquisition de véhicules électriques.

Mais qu'en est-il pour les années à venir étant donné que le programme se termine le 31 mars 2024? Le prix des autobus et minibus ne semble pas vouloir diminuer. Est-ce que l'objectif que s'est fixé le gouvernement, en matière d'électrification, sera atteint en 2027 et 2030? La seule façon d'y arriver serait de maintenir, voire bonifier l'aide gouvernementale afin d'accompagner les transporteurs dans cette transition.

Il y a aussi tout le volet opération qui doit être soutenu. Encore là, nous avons un soutien qui a été mis en place dans les dernières règles budgétaires et qui doit être revu en 2024. Ce programme doit aussi être maintenu et bonifié afin d'aider les transporteurs scolaires.

Pour faire face à ce défi que représente l'électrification, les représentants de la Fédération multiplient les rencontres avec les différents partenaires comme le ministère des Transports et le ministère de l'Éducation. À eux s'ajoutent d'autres acteurs clés dans ce projet d'électrification dont le ministère de l'Environnement, responsable de la politique-cadre d'électrification et de la lutte contre les changements climatiques (plan pour une économie verte 2030).

Bref, toute l'industrie, la Fédération des transporteurs par autobus et ses membres sont prêts à s'impliquer dans la transition énergétique du gouvernement du Québec, mais encore faut-il qu'ils puissent avoir les capacités financières pour faire face à ces défis majeurs.

Comme je le mentionnais plus haut, les autres secteurs de transport par autobus ne sont pas en reste pour autant, là aussi beaucoup de travail nous attend.

Afin de faire face à tous ces enjeux, je voudrais souligner l'arrivée de nouveaux membres dans l'équipe de la Fédération: Chantale Dugas, à titre de directrice générale adjointe, Aurélie Maynard, conseillère en communication et marketing, et Stéphanie Chevalier-Picard, chargée de projet à la Société de financement AZE. Nul doute que leur apport permettra de continuer à offrir les meilleurs services aux membres et à défendre leurs intérêts.





Me TATIANA M. CHAVES B.
Avocate, Fédération des transporteurs par autobus

Gardez un œil sur les accotements !

Omniprésente sur la route, la signalisation est souvent une grande source de questionnements pour tous les usagers des chemins publics! Le respect de celle-ci est d'ailleurs plus que nécessaire considérant le rôle qu'elle occupe dans la prévention d'accidents de toutes sortes. Divers panneaux de signalisation peuvent même annoncer des **privilèges** réservés à certains individus et/ou véhicules. À titre d'exemple, il est possible de penser aux voies réservées, aux passages pour piétons ou encore aux variétés de feux de circulation existants. La présente capsule informative vise justement à faire connaître un droit particulier qui peut être réservé à certains autobus! Il s'agit du droit d'utilisation de certains accotements.

Qu'est-ce que c'est?

Tel que mentionné par le *ministère des Transports et de la Mobilité durable* (ci-après le « MTQ »)¹:

- ▶ L'utilisation de certains accotements par des autobus (ci-après l'« UAB ») **permet** aux conducteurs² d'autobus **autorisés** de contourner des zones de congestion;
- ▶ Concrètement, il s'agit d'une mesure qui vise à avantager le transport en collectif;
- ▶ L'UAB peut uniquement être implantée sur des autoroutes ou d'autres chemins à accès limité.

¹ Utilisation de certains accotements par des autobus - Transports et Mobilité durable Québec (gouv.qc.ca)

² Dans le présent article, le genre masculin est utilisé comme générique, dans le seul but d'alléger le texte.

Exclusivité...

Il est essentiel de savoir que **seuls** les autobus des transporteurs dûment enregistrés auprès du MTQ sont autorisés à circuler sur les accotements dûment identifiés. Un *Registre des transporteurs autorisés et des UAB visées* est ainsi disponible au public sur le site internet officiel du MTQ³.

Cela dit, si intéressé, le transporteur peut remplir le *Formulaire de demande d'autorisation pour circuler sur le tronçon d'une UAB existante*. Par la suite, il doit le transmettre à sa direction territoriale. Le formulaire pertinent et les coordonnées des différentes directions générales territoriales peuvent être obtenus à même le site Web précité.

Une fois cet envoi effectué, un représentant du MTQ communiquera avec le transporteur afin de traiter sa demande. Dans le cadre de ces échanges, il sera notamment question:

- ▶ Du *Guide des consignes aux conducteurs d'autobus et aux organismes formateurs*⁴;
- ▶ De déterminer si le transporteur demandeur est en mesure de former son ou ses conducteurs intéressés;
- ▶ Le cas échéant, soutenir le transporteur dans la préparation de la formation et valider le matériel lié à cette dernière;

³ *Id.*, note 1.

⁴ GUIDE DES CONSIGNES AUX CONDUCTEURS ET AUX ORGANISMES FORMATEURS - Utilisation de l'accotement par les autobus (gouv.qc.ca)

⁵ Des frais peuvent être applicables.

- ▶ Dans le cas où le transporteur ne peut pas dispenser cette formation lui-même, les conducteurs seront référés aux *centres de formation professionnelle* qui sont habilités pour ce faire⁵.

Conditions d'utilisation⁶...

Premièrement, les conditions préalables suivantes doivent être vérifiées et remplies par tout conducteur qui souhaite bénéficier d'une UAB lorsqu'il est au volant de son autobus :

- ▶ Le transporteur pour qui il travaille doit être inscrit au *Registre des transporteurs autorisés et des UAB visées*;
- ▶ Le conducteur doit avoir suivi une formation spéciale en lien avec l'UAB, et ce, avant qu'il puisse emprunter ces accotements;
- ▶ Le conducteur doit avoir avec lui sa Carte d'attestation qui confirme qu'il a suivi la formation demandée.

Deuxièmement, une fois sur la route, le conducteur d'autobus doit s'assurer que les conditions suivantes sont remplies **avant** de circuler sur un accotement :

- ▶ Vérifier si la signalisation annonçant une UAB est bien présente;
- ▶ Vérifier la vitesse de la circulation routière. En effet, la vitesse de circulation sur les voies habituelles du chemin public concerné doit être inférieure à 50 km/h pour envisager une UAB.

Troisièmement, lors d'une UAB, le conducteur d'autobus doit s'assurer de respecter les règles suivantes :

- ▶ Le conducteur d'un autobus ne peut pas circuler au-delà de 20 km/h de la vitesse de la circulation routière sur la voie contiguë à l'accotement⁷;
- ▶ Le conducteur ne peut pas circuler à une vitesse supérieure à 50 km/h, sauf pour réintégrer la chaussée;

- ▶ Lorsqu'il s'apprête à réintégrer la voie de circulation, le conducteur de l'autobus doit évidemment actionner les feux de changement de direction après s'être assuré qu'il peut effectuer cette manœuvre sans danger.

Sachez que les autres véhicules routiers **doivent** céder le passage à un autobus circulant sur un accotement visé par une UAB lorsque le conducteur actionne les feux de changement de direction en vue de réintégrer la voie de circulation !

En bref, l'UAB est restreinte par ces balises pour conserver l'accessibilité aux accotements. Tel que mentionné par le MTQ, «*l'accotement conserve plus longtemps son rôle premier de zone de refuge pour véhicule en panne, notamment, et de zone tampon en cas de manœuvres d'évitement ou de perte de contrôle puisque son utilisation par les autobus n'est que sporadique⁸*».

Un panneau qui lui est propre...

Tel que déjà mentionné, une UAB est permise à certains endroits **uniquement**. Le cas échéant, ceux-ci sont délimités par les panneaux de signalisation suivants :



⁶ *Id.*, note 1; c-24.2 - Code de la sécurité routière (gouv.qc.ca), art. 418.2, 418.3 et 407.

⁷ Par exemple, tel que mentionné par le MTQ, si les véhicules dans la voie adjacente à l'accotement circulent en moyenne à 20 km/h, la vitesse de l'autobus ne doit pas dépasser 40 km/h.

⁸ *Id.*, note 1.

⁹ *Id.*, note 6, art. 509 et 510; Politique d'évaluation du comportement des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds (gouv.qc.ca); Politique d'évaluation du comportement des conducteurs de véhicules lourds (gouv.qc.ca).

¹⁰ En sus, le conducteur doit s'assurer qu'il peut effectuer cette manœuvre sans danger.

BLUE BIRD VISION SE-V PREMIUM



VISION
SE-V 2026

- Capacité de batterie accrue de 25 % soit 196 kWh
- Autonomie: jusqu'à 200 km
- Propulsion: Par Cummins Power Drive
- Moteur : TM4 Sumo à entraînement direct
- Type de recharge : Niveau 3
- Temps de recharge 2h30 @ 80KWh
- Batteries Nordik : performance accrue en climat froid
- Réduction du poids du véhicule de 1000 lb
- Chauffage hybride totalisant : 196 000 BTU

Nous invitons donc le lecteur à garder un œil vigilant sur les routes qu'il dessert afin d'identifier la présence ou non de ces panneaux. Il est également important de ne pas confondre ces derniers avec ceux des voies réservées. Celles-ci ne sont pas visées par les présentes et ne constituent pas une UAB. Elles ont, par ailleurs, des règles qui leur sont propres et qui diffèrent.



Infractions possibles⁹...

Le non-respect des droits et obligations ci-devant mentionnés peut avoir des conséquences pénales et administratives. Nous attirons l'attention du lecteur sur les situations suivantes :

- ▶ Un conducteur d'autobus qui circule sur un accotement **en l'absence** d'une signalisation qui lui permet de le faire:
 - Amende de 200 \$ à 300 \$;
 - Dossier PEVL et CVL: 3 points.
- ▶ Un conducteur d'autobus qui circule sur un accotement lorsque la vitesse de circulation routière sur le chemin public **est de 50 km/h et plus**:
 - Amende de 200 \$ à 300 \$;
 - Dossier PEVL et CVL: 3 points.
- ▶ Un conducteur d'autobus qui circule sur un accotement lorsqu'il **n'a pas** suivi la formation relative à la circulation sur un tronçon:
 - Amende de 200 \$ à 300 \$;
 - Dossier PEVL et CVL: 3 points.

- ▶ Un conducteur d'autobus qui circule **sur** un accotement à une vitesse **supérieure à 20 km/h** de la vitesse de la circulation routière sur la voie contiguë à l'accotement **OU il excède**, sur l'accotement, une vitesse **de plus de 50 km/h**:
 - Amende de 200 \$ à 300 \$;
 - Dossier PEVL et CVL: 3 points.
- ▶ Le conducteur d'un autobus qui n'actionne **pas** les feux de changement de direction au moment où il s'apprête à réintégrer la voie¹⁰:
 - Amende de 100 \$ à 200 \$;
 - Dossier PEVL et CVL: 4 points.
- ▶ Le conducteur d'un véhicule routier qui **ne cède pas** le passage à un autobus dont le conducteur actionne les feux de changement de direction en vue de réintégrer la voie où il circulait avant d'emprunter l'accotement¹¹:
 - Amende de 100 \$ à 200 \$;
 - Dossier PEVL et CVL: 4 points.

Considérant les infractions qui sont prévues aux lois et règlements applicables, la formation nécessaire à l'UAB est des plus importantes. Le propriétaire/exploitant tout comme le conducteur pourrait être touché.

Conclusion

En consultant le *Registre des transporteurs autorisés et des UAB visées*, il est possible de voir quels sont les tronçons d'UAB dans votre secteur. Si vous trouvez que cette avenue pourrait être intéressante dans le cadre de l'opération de votre entreprise, n'hésitez pas à faire une demande. Dans le même ordre d'idées, sachez que, si vous repérez d'autres panneaux de signalisation sur lesquels vous et/ou vos employés vous questionnez, le *Répertoire de signalisation routière du Québec* est un outil qui s'offre à vous, gratuitement¹²!

¹¹ Cette obligation de céder le passage n'existe que pour les conducteurs de véhicules routiers qui circulent sur la voie que le conducteur de l'autobus veut réintégrer.

¹² Répertoire des dispositifs de signalisation routière du Québec - Accueil (gouv.qc.ca)

**Me CHRISTINE DESLAURIERS**Directrice des affaires juridiques et secrétaire corporative
de la Fédération des transporteurs par autobus

La présence du chien d'assistance dans le transport par autobus

Plusieurs transporteurs nous interpellent sur leurs obligations face à une personne en situation de handicap qui désire monter à bord d'un autobus avec son chien guide ou d'assistance ainsi que leurs obligations face aux autres utilisateurs qui pourraient se voir incommoder par la présence du chien.

Un droit protégé par la Charte

La *Charte des droits et libertés* de la personne («Charte») interdit toute discrimination fondée sur le handicap ou envers l'utilisation d'un moyen pour pallier ce handicap tel que la présence d'un chien guide ou d'assistance.

Ce sont les articles 10 et 15 de la Charte qui prévoient ce droit:

10. *Toute personne a droit à la reconnaissance et à l'exercice, en pleine égalité, des droits et libertés de la personne, sans distinction, exclusion ou préférence fondée sur la race, la couleur, le sexe, la grossesse, l'orientation sexuelle, l'état civil, l'âge sauf dans la mesure prévue par la loi, la religion, les convictions politiques, la langue, l'origine ethnique ou nationale, la condition sociale, le handicap ou l'utilisation d'un moyen pour pallier ce handicap.*

Il y a discrimination lorsqu'une telle distinction, exclusion ou préférence a pour effet de détruire ou de compromettre ce droit.

(...)

15. *Nul ne peut, par discrimination, empêcher autrui d'avoir accès aux moyens de transport ou aux lieux publics, tels les établissements commerciaux, hôtels, restaurants, théâtres, cinémas, parcs, terrains de camping et de caravaning, et d'y obtenir les biens et les services qui y sont disponibles.*

(Nos soulignements)

La *Commission des droits de la personne et des droits de la jeunesse* («Commission») rappelle que la Charte offre toutes les garanties nécessaires pour assurer le droit d'une personne en situation de handicap d'être accompagnée d'un chien d'assistance ou d'un chien guide, et ce, en tout temps et en tout lieu.¹

La Charte protège les personnes contre tout acte juridique pouvant contenir une clause discriminatoire. De plus, la Charte a une portée large qui permet d'étendre son application à une vaste gamme d'activités humaines dans les deux sphères: publique et privée. Elle s'applique ainsi à

¹ Commission des droits de la personne et des droits de la jeunesse (cdpdj.qc.ca)

tout individu dans ses rapports privés ainsi qu'aux autres acteurs, qu'ils soient publics ou privés, et qui offrent des services au public.²

Il n'existe pas de liste exhaustive de ce qu'on entend par un handicap qu'un chien guide ou d'assistance peut pallier. De façon générale, la notion de handicap doit s'interpréter de manière large et libérale. Un handicap peut autant être physique, psychologique que mental. La liste des handicaps palliés par un chien guide ou d'assistance évolue selon les jugements rendus.

Ainsi, la jurisprudence a précisé dans les années 90, ce qu'on entend par « handicap ». Citons la juge L'Heureux-Dubé dans l'arrêt Ville de Montréal³ :

[...] il ne faut pas enfermer le motif de « handicap » dans une définition étanche et dépourvue de souplesse. Au lieu de créer une définition exhaustive de ce concept, il me semble plus utile de proposer des lignes directrices qui faciliteront l'interprétation tout en permettant aux tribunaux d'adapter la notion de handicap selon divers facteurs biomédicaux, sociaux ou technologiques. Compte tenu de l'avancement rapide de la technologie biomédicale et, plus particulièrement, de la technologie génétique et du fait que ce qui aujourd'hui constitue un handicap peut l'être ou ne pas l'être demain, une définition trop étanche ne servirait pas nécessairement l'objet de la Charte en cette matière.

(Nos soulignements)

Par ailleurs, tel que le soulignait la juge Blondin de la Cour supérieure dans l'affaire *Louise Pilon c. Corporation Intermunicipale de Transport des Forges*⁴, aux fins de l'analyse de reconnaissance du

moyen utilisé pour pallier un handicap, les tribunaux tiennent compte de l'évolution des moyens mis à la disposition des personnes handicapées⁵ :

«[...] il faut penser que jusqu'ici, seul l'aveugle avait recours au chien pour l'assister, mais l'évolution peut peut-être ouvrir ce moyen à d'autres types d'handicapés pour pallier leur handicap. La difficulté de trouver une norme objective pour déterminer qui est handicapé et dans quelle mesure le moyen qu'il utilise sert à pallier son handicap ne peut être un obstacle pour porter atteinte à un droit garanti par la Charte.»

(Nos soulignements)

Depuis plusieurs années déjà, les chiens guides, utilisés par les personnes non voyantes et ceux d'assistance, utilisés par les personnes handicapées motrices ou cognitives sont reconnus par les tribunaux comme étant des moyens pour pallier un handicap.

Certains critères, objectifs et subjectifs, non cumulatifs, ont été retenus jusqu'à maintenant par les tribunaux. Ceux-ci étant⁶ :

- ▶ l'entraînement reçu par le chien auprès d'un organisme spécialisé, tel que la Fondation Mira;⁷
- ▶ la valeur monétaire du chien;⁸
- ▶ les effets bénéfiques de l'utilisation d'un chien d'assistance: l'amélioration de la qualité de vie et le maintien de l'équilibre psychologique;⁹

² *Ibid.*, note 1

³ *Québec (Commission des droits de la personne et des droits de la jeunesse) c. Montréal (Ville)*, 2000, CSC 27, [2000] 1 R.C.S. 665, par. 76.

⁴ C.S. (1995), n° 400-05-000528-944, AZ-95021229.

⁵ Le chien d'assistance pour enfants présentant un trouble envahissant du développement: moyen pour pallier le handicap au sens de la charte des droits et libertés de la personne, par Me Karina Montminy, document adopté à la 560e séance de la Commission, tenue le 15 octobre 2010, par sa résolution COM-560-5.1.1, p. 10.

⁶ *Ibid.*, note 5, p. 11-12.

⁷ *Commission des droits de la personne du Québec c. Héту*, T.D.P.Q. Longueuil, n° 505-53-000002-920, octobre 1992, j. Sheehan, J.E. 92-1750, 19 C.H.R.R. D/344; *Commission des droits de la personne du Québec c. Vithoulkas*, (1983) C.H.R.R. D/1299 (Qué. Prov. Ct.); *Commission des droits de la personne et des droits de la jeunesse (B. Lapalme) c. 9096-4545 Québec Inc.*, J.E. 2004-175 (T.D.P.Q.); *Commission des droits de la personne et des droits de la jeunesse (Duchesne) c. Quillorama de l'Anse Inc. et Roger Ouellet*, T.D.P.Q. Rimouski, 1998 IICan 41.

⁸ *Commission des droits de la personne du Québec c. Vithoulkas*, préc., note 6. La valeur du chien a été évaluée à une somme s'élevant entre 8 000 \$ et 10 000 \$.

⁹ *Ibid.*, note 4.

- ▶ l'autonomie qu'acquiert la personne handicapée, lorsqu'accompagnée d'un chien d'assistance;¹⁰
- ▶ le respect de la dignité humaine de la personne handicapée.¹¹

Enfin, les tribunaux reconnaissent à la personne handicapée la possibilité d'utiliser plus d'un moyen pour pallier son handicap ainsi, le choix du moyen lui appartient donc.

Par conséquent, une personne qui a recours à un chien guide ou à un chien d'assistance pour pallier son handicap a le droit à un accommodement raisonnable dans tous les services, transports et lieux publics tels que les autobus, les restaurants, les hôtels, les cinémas, etc.

Qu'en est-il du chien pour support émotionnel ?

Un animal qui n'a pas reçu d'entraînement par un organisme spécialisé peut être, par exemple, un chien autoformé par la personne qui l'utilise, ou un animal de soutien émotionnel ou de zoothérapie.¹²

Une personne en situation de handicap qui utilise un tel animal peut, par contre, devoir démontrer ses besoins et les bienfaits de l'animal pour y répondre afin d'avoir accès aux lieux et transports publics.

Sachez par ailleurs, qu'en matière de bail de logement, dans la décision *Carrière c. Plouffe* (2022 QCTAL 22658), le tribunal administratif du logement est venu dire :

La preuve médicale fournie par la locataire ainsi que son témoignage, lors de l'audience, démontre clairement que la présence d'un chien constitue pour elle un important support émotionnel ayant un impact certain sur son état de santé général.

L'application de la clause d'interdiction de posséder un animal serait déraisonnable dans les circonstances parce qu'elle causerait à la

locataire un énorme préjudice en la privant d'un soutien émotionnel nécessaire à son bien-être physique et mental et à celui de sa famille.

(Nos soulignements)

Ainsi, une personne qui formulerait une demande d'accommodement et d'accès à un autobus avec un animal de soutien émotionnel n'ayant reçu aucun entraînement serait tout de même en droit de voir sa demande analysée.

Par contre, en tant que transporteur vous seriez en droit d'exiger que sa demande soit accompagnée de la documentation d'un professionnel justifiant son besoin (en raison d'une condition médicale ou de santé mentale) et l'utilité de l'animal pour pallier ce besoin.

Quelles sont donc vos obligations en tant que transporteur ?

Tel que mentionné précédemment, si la personne qui demande l'accommodement est munie d'une preuve d'entraînement du chien délivrée par un organisme spécialisé et que l'accommodement n'entraîne pas une contrainte excessive, vous avez l'obligation de consentir.

Selon la jurisprudence, l'allergie aux chiens par un autre utilisateur de l'autobus par exemple, ne constitue pas une contrainte excessive qui vous permettrait de refuser la présence d'un chien guide. En effet, la Cour supérieure du Québec a conclu que l'allergie aux chiens n'est pas un motif de contrainte excessive, car elle n'est pas aussi sérieuse et dangereuse que l'allergie alimentaire par exemple. Ainsi, selon la Cour, l'allergie aux chiens n'est pas considérée comme une menace sérieuse à la santé en l'absence d'un contact étroit entre le chien et la personne allergique.

Toutefois, si jamais vous étiez dans une position où un autre occupant de l'autobus serait une personne allergique, nous vous invitons à chercher des solutions afin d'accommoder tant la personne allergique que la personne qui utilise

¹⁰ *Ibid.*, note 4 et 7.

¹¹ *Québec (Commission des droits de la personne) c. Restaurant Scampinata*

Inc., T.D.P.Q. Laval, 1994 IIJCAN 2338 (QC T.D.P.).

¹² *Ibid.*, note 1.

un chien guide ou d'assistance pour pallier son handicap. Les asseoir très loin l'un de l'autre pourrait être un exemple d'accommodement.

Si par contre, il s'agit d'un animal qui n'a pas reçu d'entraînement par un organisme reconnu, tel que mentionné précédemment, vous êtes dans vos droits de demander un billet médical démontrant les bienfaits de l'animal sur cette personne.

De plus, le déplacement d'une personne handicapée accompagnée d'un chien guide ou d'un chien d'assistance doit s'effectuer sans entrave à la sécurité et ne pas nuire au travail du conducteur.



Voici le comportement auquel vous pourriez vous attendre de la part du chien :

- ▶ Il est au travail. Par conséquent, il porte son harnais le confirmant (si applicable).
- ▶ En transport adapté, il attend sur le trottoir que la personne soit rendue à sa place dans le véhicule et que celle-ci l'appelle avant de monter à bord. Il ne doit pas monter sur la plate-forme hydraulique, mais plutôt utiliser les marches et se rendre à côté de son maître, ou au pied de celui-ci de manière à ne pas obstruer l'allée centrale. Pour le débarquement, il doit rester à sa place à bord du véhicule jusqu'à ce que la personne soit rendue sur le trottoir et l'appelle pour descendre les marches.
- ▶ En transport scolaire, le chien devrait monter et descendre du véhicule à l'avant de son maître. Il devrait s'asseoir à ses pieds afin de laisser l'allée centrale libre.
- ▶ À bord du véhicule, le chien ne devrait pas japper ou importuner les autres passagers, ni répondre de façon agressive aux comportements de ceux-ci à son égard. Le maître doit avoir autorité sur lui pour qu'il se comporte de manière la plus adéquate possible.

EgR STRATÉGIES EN ASSURANCE

PROTÉGÉS TOUT AU LONG DE VOTRE CHEMIN

Roulez en toute confiance grâce à nos programmes d'assurances sur mesure pour les membres de la **Fédération des transporteurs par autobus**.

- Responsabilité civile
- Dommages aux véhicules
- Conseils stratégiques d'assurance

5700, boul. des Galeries, bureau 200
Québec, QC G2K 0H5

T 418 659-4848 1 800 463-2830
info@egr.ca

EGR.CA

Envie de **PERFECTIONNEMENT** adapté à vos besoins ?

Vos partenaires, spécialistes de la formation en transport de personnes.

camo-route.com • cftc.qc.ca • cftr.ca





Me STÉPHANE LAMARRE
Avocat associé, Cain Lamarre

Les infractions pénales

Comme vous le savez, et votre dossier PEVL est là pour vous le rappeler, une entreprise de transport par autobus et leurs conducteurs doivent respecter une kyrielle d'obligations imposées par la législation et la réglementation.

Ces infractions sont de divers types et selon le type, pourront ou non, faire l'objet d'un ou de plusieurs moyens de défense.

Dans ce contexte, il nous semble pertinent de vous résumer quelles sont ces diverses catégories d'infraction et les moyens qui, selon chaque catégorie, peuvent être soulevés.

Les infractions pénales réglementaires

Bien que le présent article ne soit pas un traité de droit pénal, vous trouverez ci-après certaines bases pour mieux comprendre le droit applicable aux infractions pénales réglementaires.

1.1 Les catégories d'infraction

En droit pénal canadien, il existe trois catégories principales d'infractions pénales : les infractions nécessitant la preuve de l'intention de commettre l'infraction de même que les infractions de responsabilité stricte ou de responsabilité absolue.

Cette catégorisation des infractions pénales a été cristallisée par l'arrêt *Sault-Ste-Marie*¹ rendu par la Cour suprême du Canada en 1977.

Nous traiterons, dans le présent article, de ces diverses catégories d'infraction.

1.1.1 Les infractions nécessitant la preuve de l'intention

Les infractions requérant la preuve d'une intention de commettre l'infraction en matière de droit pénal réglementaire sont d'exception.

Une telle preuve sera toutefois requise lorsque le législateur utilisera les mots ou expressions « *volontairement* », « *sciemment* », « *avec l'intention de* » ou encore « *intentionnellement* »².

Lorsque ces mots ou expressions ne seront pas utilisés, il suffira au poursuivant de faire la preuve des éléments matériels de l'infraction.

1.1.2 Les infractions de responsabilité stricte

La plupart des infractions de nature réglementaire entrent dans cette catégorie. Il importe de souligner qu'il existe à cet égard, une forte présomption d'interprétation en faveur de la classification d'une infraction comme étant de responsabilité stricte³.

Pour qu'un accusé soit reconnu coupable d'une infraction relevant du régime de responsabilité stricte, le poursuivant devra prouver hors de tout doute raisonnable les éléments matériels de l'infraction. Comme indiqué ci-devant, il n'aura

¹ *R. c. Sault Ste. Marie*, [1978] 2 RCS 1299.

² La liste des mots et expressions n'est pas exhaustive.

³ *Saint-Jérôme (ville de) c. Sauvé*, 2018 QCCA 234, par. 59.

toutefois pas à prouver l'intention de l'accusé de commettre l'infraction.

Une fois cette démonstration faite à la cour, l'accusé sera présumé coupable de l'infraction.

Il lui sera toutefois possible de renverser cette présomption pour être acquitté en faisant la preuve, par prépondérance des probabilités, de divers moyens de défense.

Cette catégorie d'infractions permet d'établir un juste équilibre entre, d'une part, la nécessité de réprimer les infractions commises qui sont difficiles à prouver, en ne nécessitant pas la preuve de l'intention de commettre celles-ci et, d'autre part, la protection d'un innocent à qui l'on donne la chance de présenter une preuve de non-responsabilité en défense⁴.

Les infractions réglementaires sont aujourd'hui présumées être de responsabilité stricte. Pour qu'une infraction soit considérée comme étant une infraction de responsabilité absolue, le texte législatif ou réglementaire doit clairement écarter les moyens de défense d'erreur de fait et de diligence raisonnable⁵. Ainsi, le libellé de l'infraction doit «*soit clairement indiquer ou soit clairement laisser entendre que la culpabilité suit la simple preuve de l'accomplissement de l'acte prohibé*»⁶.

La Cour suprême du Canada ainsi que la Cour d'appel du Québec ont confirmé que les termes «*quiconque contrevient*» «*doit*», «*il est défendu*» et «*nul ne peut*» ne sont pas déterminants pour conclure à une infraction de responsabilité absolue et ne sont donc pas suffisants à eux seuls pour écarter la présomption très forte de responsabilité stricte⁷.

La Cour supérieure du Québec a quant à elle déterminé que l'utilisation des termes «*sauf en cas de nécessité*», notamment à l'article 331 du C.S.R., nous permettait de qualifier l'infraction de responsabilité absolue puisque le législateur avait signalé son intention d'exclure les moyens de défense de diligence raisonnable et d'erreur de fait raisonnable.⁸

Même si l'analyse textuelle a une place prépondérante, il ne faut pas pour autant exclure complètement l'interprétation théologique qui se fonde sur les critères de l'objet de la loi, de l'économie générale de la loi ou la peine⁹. Or, ce n'est qu'exceptionnellement que l'analyse théologique pourra écarter la forte présomption de responsabilité stricte¹⁰.

1.1.3 Les infractions de responsabilité absolue

Depuis *Sault-Ste-Marie*¹¹, le nombre d'infractions entrant dans cette catégorie constitue l'exception.

Afin de repousser la forte présomption d'interprétation en faveur des infractions de responsabilité stricte, le libellé du texte, constituant le principal facteur, l'économie générale de la réglementation ou de la loi, l'objet de la législation et la gravité de la peine sont à analyser¹².

Lorsqu'une infraction est une de responsabilité absolue, le poursuivant n'aura qu'à prouver, hors de tout doute raisonnable, les éléments matériels de l'infraction pour que l'accusé en soit reconnu coupable, sans même que celui-ci n'ait, outre quelques exceptions, l'opportunité de présenter une défense.

Comme indiqué ci-devant, cette catégorie est limitée aux cas d'exception où le législateur a exclu explicitement la possibilité pour l'accusé de présenter une défense¹³.

⁴ Réna ÉMOND et Caroline MORIN, «*Les infractions réglementaires fédérales et provinciales*», dans la Collection de droits 2019-2020, École du Barreau du Québec, vol. 13, *Droit pénal – Infractions, moyens de défense et peine*, Cowansville, Éditions Yvon Blais, p. 43.

⁵ R. c. Pontes, [1995] 3 RCS 44, par. 42.

⁶ *Saint-Jérôme (ville de) c. Sauvé*, 2018 QCCA 234, par. 59.

⁷ *Lévis (Ville) c. Tétrault; Lévis (Ville de) c. 2629-4470 Québec inc.*, 2006 CSC 12, par. 17; *La Souveraine, Compagnie d'assurance générale c. Autorité des marchés financiers*, 2013 CSC 63, par. 32-34; *Immeubles Jacques Robitaille inc. c. Québec (Ville)*, 2014 CSC 34, par. 28 et 35; *Saint-Jérôme (Ville) c. Sauvé*, 2018 QCCA 234, par. 69.

⁸ *Gaudreault c. Longueuil (Ville)*, 2013 QCCS 6408, par. 14. Il y a neuf infractions au *Code de la sécurité routière* qui utilisent les mêmes termes «*sauf en cas de nécessité*» et pour lesquelles nous pouvons conclure qu'elles sont de responsabilité absolue. Ce sont les articles 256, 331, 382, 384, 386, 418, 435, 453.1 et 492.1.

⁹ *Saint-Jérôme (Ville) c. Sauvé*, 2018 QCCA 234, par. 60.

¹⁰ *Montréal (Ville) c. Latulippe*, 2018 QCCA 1313, par. 10-11.

¹¹ R. c. *Sault Ste. Marie*, [1978] 2 R.C.S. 1299.

¹² *Saint-Jérôme (ville de) c. Sauvé*, 2018 QCCA 234, par. 59 et 60.

¹³ R. c. *Transport Robert (1973) Ltée*, 196 O.A.C. 398.

1.2 Les principaux moyens de défense aux infractions réglementaires de responsabilité stricte

Comme indiqué ci-devant, il est possible d'invoquer divers moyens de défense à l'encontre des infractions réglementaires de responsabilité stricte. Sans que ce soit exhaustif, vous trouverez ci-après les principaux moyens de défense pouvant être soulevés.

1.2.1 La démonstration de l'absence de l'intention requise dans le cas des infractions de responsabilité stricte comportant un élément intentionnel

Une infraction de responsabilité stricte ou de responsabilité absolue peut comporter un élément intentionnel¹⁴.

Il s'agit toutefois de quelque chose d'exceptionnel qui doit ressortir clairement du texte.

Lorsque tel est le cas, la poursuite n'aura cependant pas le fardeau de prouver l'intention de l'accusé, la preuve de l'*actus reus* l'établissant *prima facie*¹⁵.

Ainsi, lorsqu'une infraction de responsabilité stricte comporte un élément intentionnel et que le poursuivant établit hors de tout doute raisonnable l'*actus reus* de l'infraction reprochée, un renversement du fardeau de la preuve s'opère.

Le défendeur pourra alors tenter de soulever un doute raisonnable quant à l'élément intentionnel de l'infraction¹⁶. Il aura ainsi « l'obligation de démontrer qu'il n'a pas l'intention requise et qu'il a pris les moyens raisonnables pour éviter de commettre l'infraction »¹⁷.

1.2.2 L'erreur de fait raisonnable

La Cour suprême du Canada a défini la défense d'erreur de fait raisonnable comme étant celle où

« l'accusé croyait, pour des motifs raisonnables, à un état de fait inexistant qui, s'il avait existé, aurait rendu l'acte ou l'omission innocents »¹⁸.

L'accusé devait donc avoir une croyance honnête et raisonnable d'un état de fait différent de la réalité.

Pour être raisonnable, il faut que des efforts aient été faits par l'accusé pour prendre connaissance de la situation. Ainsi, « l'erreur attribuable à l'oubli, la distraction, l'étourderie, l'inéptie et, a fortiori, à l'intoxication ou à l'aveuglement volontaire, ne saurait être considérée comme raisonnable »¹⁹.

Pour apprécier le caractère raisonnable de la croyance de l'accusé, on doit la comparer à celle d'une personne raisonnable placée dans la même situation. Le critère de la personne raisonnable doit donc s'adapter à la personne s'adonnant à la même activité que l'accusé. Ainsi, on évaluera la conduite d'un garagiste en la comparant à celle « d'un garagiste versé dans les mêmes faits de ce commerce et y appliquant l'attention et les moyens requis pour prévenir les infractions visées par la loi »²⁰.

La défense d'erreur de fait raisonnable, par son critère de la personne raisonnable, ressemble beaucoup à la défense de diligence raisonnable.

Il est important de distinguer l'erreur de fait de l'erreur de droit, qui, sauf exception, n'est pas admise devant les tribunaux, et ce, considérant l'adage bien connu qui prévoit que « nul n'est censé ignorer la loi ».

C'est ainsi que les tribunaux ont jugé que l'interprétation erronée qu'un conducteur a faite de ses permis n'était pas une erreur de fait, mais bien une erreur de droit inadmissible en défense²¹.

¹⁴ *Strasser c. Roberge*, [1979] 2 RCS 953.

¹⁵ Réna ÉMOND et Caroline MORIN, « Les infractions réglementaires fédérales et provinciales », dans la Collection de droits 2019-2020, École du Barreau du Québec, vol. 13, *Droit pénal – Infractions, moyens de défense et peine*, Cowansville, Éditions Yvon Blais, p. 56.

¹⁶ *Collège des médecins du Québec c. Collège d'études en ostéopathie inc.*, 2019 QCCQ 3442, par. 201.

¹⁷ *Strasser c. Roberge*, [1979] 2 RCS 953, p. 980.

¹⁸ *R. c. Sault Ste. Marie*, [1978] 2 RCS 1299, p. 1326.

¹⁹ Jacques FORTIN et Louise VIAU, *La réforme de la responsabilité pénale par la Cour suprême du Canada*, (1979) R. du B. 526, 556; DPCP c. *Services de peintures Éric inc.*, 2014 QCCQ 3155.

²⁰ *R. c. Légaré Auto Ltée*, J.E. 82-191 (C.A.).

²¹ *Transport Dallaire Ltée. c. Québec (Procureur général)*, 1986 CanLII 3745 (QC CA).

Aussi, un homme accusé d'avoir abattu une femelle orignal de plus d'un an en contravention de la loi s'est vu refuser la défense d'erreur de fait malgré son erreur de bonne foi sur l'âge de l'animal abattu, car le tribunal a déterminé qu'un chasseur diligent aurait dû être en mesure de reconnaître les critères de différenciation entre un orignal juvénile et un orignal adulte et qu'en cas de doute, il aurait dû s'abstenir²².

Toutefois, une entreprise accusée d'avoir laissé circuler un véhicule muni d'une plaque autre que celle correspondant à son type de véhicule a été acquittée étant donné que le tribunal a jugé qu'il était raisonnable qu'elle ait cru, à tort, que la plaque qui lui avait été remise par la *Société de l'assurance automobile du Québec* était la bonne pour son type de véhicule²³.

1.2.3 La diligence raisonnable

Alors que la défense d'erreur de fait raisonnable se rapporte à la croyance de l'accusé, à son état d'esprit, la défense de diligence raisonnable se rapporte plutôt au comportement adopté par ce dernier et aux gestes qu'il a posés pour éviter la commission de l'infraction.

En ce sens, afin d'être acquitté, l'accusé doit démontrer au tribunal qu'il a pris toutes les précautions qu'une personne raisonnable placée dans la même situation, avec toute la prudence, les connaissances et les aptitudes qu'elle est censée avoir, aurait prises pour éviter de commettre l'infraction²⁴.

À l'instar de la défense d'erreur de fait raisonnable, le critère de la personne raisonnable doit s'adapter à la personne s'adonnant à la même activité que l'accusé²⁵.

Il est important de noter, comme nous le rappelle la Cour suprême du Canada, que le concept de défense de diligence raisonnable tient son assise sur l'acceptation d'un devoir de responsabilité

du citoyen de chercher activement à connaître les obligations qui lui sont imposées. L'ignorance passive de l'accusé ne suffira pas à le faire acquitter²⁶.

Dans la pratique, il est très fréquent que l'employeur soit poursuivi pour un acte commis par un employé.

Dans ce cas, l'employeur devra démontrer que l'acte ou l'omission coupable de son employé a été accompli sans son autorisation ou à son insu et qu'il a fait preuve d'un comportement diligent en adoptant des façons de faire visant à prévenir qu'une infraction ne soit commise²⁷.

L'arrêt *Procureur général du Québec c. Dépan-Escompte Couche-Tard inc.* est venu établir une liste d'éléments à considérer pour guider le tribunal dans l'évaluation de la défense de diligence raisonnable présentée par un employeur :

- «1. La présence de directives claires et appropriées transmises aux employés par un moyen de communication efficace;
2. La mise en place de systèmes d'application, de contrôle et de supervision des directives et des employés;
3. L'existence de programme de formation spécialisée et d'entraînement du personnel;
4. L'utilisation et l'entretien d'équipements adéquats;
5. La mise sur pied de programme d'urgence, s'il y a lieu;
6. La possibilité de sanctions administratives graduées pour inciter les employés à respecter la loi et les directives.»²⁸.

À titre d'exemple, on a considéré qu'un camionneur ne faisait pas preuve de diligence raisonnable en limitant son appréciation du poids du chargement à un examen visuel et à la lecture des documents d'expédition²⁹.

²² *DPCP c. Boucher*, 2011 QCCQ 8695.

²³ *DPCP c. Pavage Garneau inc.*, 2010 QCCQ 9640.

²⁴ Jacques FORTIN et Louise VIAU, *Traité de droit pénal général*, Montréal, Éditions Thémis, 1982, p. 249.

²⁵ *Transport Dallaire Ltée. c. Québec (Procureur général)*, 1986 CanLII 3745 (QC CA).

²⁶ *Lévis (Ville) c. Tétreault; Lévis (Ville) c. 2629-4470 Québec inc.*, [2006] 1 RCS 420, par. 30.

²⁷ *R. c. Sault Ste. Marie* [1978] 2 RCS 1299, p. 1331.

²⁸ *Québec (Procureur général) c. Dépan-Escompte Couche-Tard inc.*, 2003 CanLII 9343 (QC CQ), par. 12.

²⁹ *R. v. Nickel City Transport (Sudbury) Ltd.*, 1993 CanLII 8483 (ON CA).

Par ailleurs, un employeur a été considéré comme étant raisonnablement diligent en faisant la démonstration que son employé avait agi de manière téméraire en faisant fi des précautions les plus élémentaires de sécurité qui lui avaient été communiquées³⁰.

Adopter des politiques et procédures n'est pas suffisant pour être considéré comme étant raisonnablement diligent. Il faut aussi démontrer l'existence d'un système de contrôle ou de surveillance adéquat pour s'assurer que ces politiques et procédures soient respectées³¹.

L'existence d'un système de gradation des sanctions est un critère pertinent pour l'évaluation de la défense de diligence raisonnable, mais il n'est pas nécessairement obligatoire³².

1.2.4 L'erreur provoquée par une personne en autorité

Ce moyen de défense est une excuse à la commission d'une infraction, lorsque cette dernière a été provoquée par une personne en autorité. Ce moyen de défense se base sur les préceptes suivants:

«Notre Cour a appliqué fermement et constamment le principe de l'irrecevabilité d'une défense d'ignorance de la loi. [...] Cependant, l'absolutisme de cette règle soulève des inquiétudes lorsque l'erreur de droit du prévenu découle de l'erreur d'un représentant autorisé de l'État qui, par ailleurs, réclame par d'autres de ses agents que les rigueurs du droit pénal sanctionnent la conduite de cet accusé. L'équité fondamentale du processus pénal paraît alors ébranlée, qu'il s'agisse d'infractions de responsabilité stricte ou d'infractions de responsabilité absolue.»³³

Les critères qui ont été établis pour juger de la validité de la défense sont les suivants:

- «(1) la présence d'une erreur de droit ou d'une erreur mixte de droit et de fait;
- (2) la considération par son auteur des conséquences juridiques de l'acte accompli;
- (3) le fait que l'avis obtenu provenait d'une personne compétente en la matière;
- (4) le caractère raisonnable de l'avis;
- (5) le caractère erroné de l'avis reçu;
- (6) l'accomplissement de l'acte sur la base de cet avis»³⁴.

Parmi les facteurs à considérer, il y a «les efforts faits par le prévenu pour se renseigner, la clarté ou l'obscurité du texte de la loi, le poste et le rôle du fonctionnaire qui a fourni le renseignement ou l'opinion, ainsi que la précision, la fermeté et le caractère raisonnable de ceux-ci».³⁵

Pour bénéficier d'une telle défense, il faut vraiment que l'information provienne d'une personne en autorité. Aussi, le tribunal n'a pas fait droit à la défense d'un transporteur accusé d'avoir laissé circuler sans permis spécial un véhicule alors que la masse totale en charge excédait celle permise alors qu'il croyait pouvoir circuler avec un chargement plus important considérant une tolérance administrative dont il avait été informé dans le cadre d'un congrès de l'industrie du camionnage.³⁶

1.2.5 De minimis non curat lex

Ce moyen de défense reconnu à maintes reprises en droit pénal canadien signifie: «des petites choses, la loi ne se soucie guère.»

Cette défense repose sur le fait que même si techniquement une infraction a été commise, cette infraction ne peut être considérée, étant donné que l'effet du comportement prohibé n'entraîne que de très faibles conséquences.

³⁰ Commission de la santé et de la sécurité du travail c. Société d'énergie de la Baie James, 2012 QCCA 1910, par. 20.

³¹ Directeur des poursuites criminelles et pénales c. Aritmetik Sportswear inc., 2013 QCCQ 674.

³² Restaurant Novello inc. c. Directeur des poursuites criminelles et pénales, 2016 QCCS 3493.

³³ Québec (Procureur général) c. Dépan-Escompte Couche-Tard inc., 2003 CanLII 9343 (QC CQ), par. 22.

³⁴ Québec (Procureur général) c. Dépan-Escompte Couche-Tard inc., 2003 CanLII 9343 (QC CQ), par. 26; R. c. Jorgensen, [1995] 4 R.C.S. 55, par. 28-35.

³⁵ Québec (Procureur général) c. Dépan-Escompte Couche-Tard inc., 2003 CanLII 9343 (QC CQ), par. 27.

³⁶ Directeur des poursuites criminelles et pénales c. Martel, 2013 QCCQ 5224.

Bref, ce moyen de défense donne la liberté au juge de mettre fin à une poursuite parce que futile.

Ce moyen de défense est rarement utilisé devant les tribunaux.



Pourtant, il fut employé avec succès à plusieurs reprises dans l'histoire judiciaire canadienne³⁷.

À titre d'exemple, un conducteur ayant été accusé d'avoir fait usage d'un téléphone cellulaire «*au volant*» fut acquitté sur la base de cette défense. Il avait alors «*regardé un instant l'écran du GPS qui était tenu en main par la passagère pour s'informer de la direction à prendre*»³⁸.

Pour pouvoir bénéficier de ce moyen de défense, plusieurs critères doivent toutefois être considérés par le tribunal, notamment :

- ▶ le caractère et l'intégrité du défendeur;
- ▶ sa sincérité;
- ▶ la nature de l'infraction prouvée;
- ▶ les circonstances entourant l'infraction;
- ▶ les motifs de l'accusé pour commettre l'infraction;

- ▶ le préjudice causé par le geste;
- ▶ l'intention du législateur en adoptant la loi;
- ▶ l'intérêt du public;
- ▶ l'impact de l'acquiescement sur la considération que le public a de la justice;
- ▶ et le fait que la condamnation pour une telle infraction, dans les circonstances, pourrait choquer le public.

La Cour d'appel du Québec nous rappelle que cette défense doit être limitée aux cas les plus manifestes.

Conséquemment, cette défense doit être appliquée avec parcimonie et prudence.

On pourrait imaginer invoquer cette défense lorsqu'une infraction est émise pour une raison purement technique, sans par ailleurs qu'il y ait de réelles conséquences.

On pourrait imaginer, par exemple en matière d'heures de conduite et de travail, une infraction émise à un conducteur qui, par mégarde, indiquerait être en conduite alors qu'il est en travail.

En tout état de cause, ce moyen de défense demeure exceptionnel.

Les conclusions

Ce n'est pas parce qu'un constat d'infraction a été donné que la partie défenderesse sera condamnée.

Le type d'infraction et les circonstances détermineront si oui ou non un moyen de défense peut être soulevé.

Nous vous invitons à discuter chaque fois avec vos conseillers juridiques afin notamment de vous permettre que le dossier PEVL de l'entreprise soit conservé dans le meilleur état possible.

³⁷ *Ville de Sainte-Catherine c. El-Kheir*, 2019 QCCM 120; *St-Honoré (Municipalité de) c. Brassard*, 2007 QCCM 668; *Québec (Procureur général) c. Transport Robert (1973) ltée*, 2006 QCCQ 1762.

³⁸ *Ville de Sainte-Catherine c. El-Kheir*, 2019 QCCM 120, par. 48.

**SABINA SAMPERI**

Conseillère en prévention – ergonome, Via Prévention

Avez-vous votre comité de santé et sécurité ?

Depuis le 6 avril 2022, en vertu du régime intérimaire, tous les établissements de 20 travailleuses et travailleurs ou plus ont l'obligation de former un comité de santé et de sécurité (CSS).

Le comité de santé et de sécurité est un mécanisme interne et paritaire formé de représentants de l'employeur et des représentants des travailleuses et des travailleurs. C'est un lieu de rencontre privilégié permettant aux membres du comité de participer à la prise en charge et à la prévention de la santé et de la sécurité du travail.

La Loi modernisant le régime de santé et de la sécurité du travail (LMRSST) décrit les fonctions du CSS comme suit :

- ▶ Participer à l'identification et à l'analyse des risques d'accidents et des maladies professionnelles;
- ▶ Faire des recommandations à l'employeur;
- ▶ Assurer la communication entre les travailleurs et les employeurs;
- ▶ Tenir le registre d'accidents, d'incidents et de premiers secours.

Éventuellement, les fonctions du CSS seront bonifiées à l'entrée en vigueur du règlement sur les mécanismes de prévention.

Quant aux rôles des membres d'un comité, ils se résument à évaluer les risques, coordonner les actions, conseiller et soutenir la direction.

Le défi du comité en santé et sécurité est de maintenir l'intérêt et la contribution de ses membres dans le temps. Pour que le CSS soit au cœur de l'entreprise et qu'il assure son rôle de point de contact, il est préférable que les membres démontrent un véritable intérêt pour la santé et la sécurité du travail. Les qualités suivantes sont souhaitables chez les membres du comité :

- ▶ Attitude positive.
- ▶ Motivation.
- ▶ Ouverture d'esprit.
- ▶ Aptitude pour le travail d'équipe et du respect.

Après tout, il s'agit d'un travail d'équipe et si l'équipe n'a pas la même vision, le comité ne pourra pas avancer. D'où l'importance d'avoir un mandat clair et des règles de fonctionnement bien établies dès le départ.

Le comité devra se centrer à la résolution de situations problématiques et éviter les listes d'épicerie interminables. Plus il y aura des retombées rapides et tangibles pour les travailleurs, plus la motivation du comité augmentera. Lors de la mise sur pied du CSS, il sera intéressant d'avoir également la participation de membres qui peuvent faciliter le processus décisionnel. Cela aura un effet dynamisant pour l'ensemble de l'équipe de travail et permettra de maintenir la motivation. Par exemple, cela est particulièrement vrai lors du choix des équipements de protection individuels (ÉPI).



LION ÉLECTRIQUE

Nous sommes là pour vous aider à faire de l'**électrification** de votre flotte d'autobus scolaires **un succès**.



LionÉnergie

Gestion complète de l'implantation des infrastructures de recharge



LionCapital Solutions

Solutions financières flexibles et complémentaires



LionSubventions

Service d'assistance clé en main au processus de subventions



BrightSquad

Équipe locale dévouée au service



LionBeat

Système de télémétrie pensé et conçu pour véhicules électriques



LionAssistance

Soutien technique



LionAcademie

Formations complètes pour mécaniciens, chauffeurs et gestionnaires de flottes

Procurez-vous vos autobus scolaires
100% électriques Lion dès maintenant!

thelionelectric.com/fr

450 432-5466 | 1 855 546-6706



Afin de permettre de déterminer si l'organisation a 20 travailleurs et plus, il faudra faire le décompte des employés en tenant compte des travailleurs temporaires, saisonniers et sur appel. Lorsque l'entreprise compte 20 travailleurs et plus dans une année, un représentant en santé et en sécurité doit être nommé. Il devra participer à l'inspection des lieux de travail et faire des recommandations au comité de santé et de sécurité. Il devra également être membre d'office du comité de santé et sécurité.

Si vous n'avez pas encore formé votre comité de santé et sécurité, nous vous encourageons à le faire le plus tôt possible afin de répondre à cette nouvelle obligation. Un comité de santé et sécurité est un atout dans les milieux de travail.

Si vous ne savez pas par où commencer pour mettre sur pied un CSS dans votre entreprise, ou si celui que vous avez n'arrive pas à faire avancer les dossiers en SST, une conseillère ou un conseiller de Via Prévention peut vous aider à établir les grandes étapes de mise sur pied du comité. Une fois que le comité sera formé, et que le représentant en santé et sécurité sera choisi, nous vous recommandons de suivre une formation sur les comités SST. Via Prévention offre une formation d'une journée qui vous permettra de mieux comprendre le fonctionnement du comité, ainsi que les rôles et la contribution que chaque membre peut apporter en matière de santé et sécurité.

Pour plus d'information, consultez le dossier thématique de Via Prévention sur le régime intérimaire : <https://www.viaprevention.com/regime-interimaire-des-mecanismes-de-prevention-et-de-participation/>

Pour avoir d'autres informations, consultez le site de la CNESST : <https://www.cnesst.gouv.qc.ca/fr/prevention-securite/organiser-prevention/regime-interimaire/comite-sante-securite>



Gestionnaire du programme d'assurance collective pour la Fédération des Transporteurs par Autobus

ASSURANCE COLLECTIVE

Profitez d'un programme unique dans l'industrie avec un régime répondant à vos préférences et à votre budget.

Communiquez avec votre spécialiste :

Yves Couture B.A.A.
Groupe Conseil Giguère et Fréchette
1-888-686-3264 poste 32
ycouture@gcgf.qc.ca



Bienvenue Québec a soufflé ses 35 bougies

Depuis 35 ans, la Fédération des transporteurs par autobus (FTA) organise la bourse touristique Bienvenue Québec, un rendez-vous d'affaires international unique et incontournable. Pendant 4 jours, elle offre un lieu de réseautage et de négociations aux acheteurs et aux fournisseurs de produits et services touristiques, contribuant ainsi au développement de l'industrie québécoise!

La Fédération des transporteurs par autobus est fière de participer à la promotion de la destination comme une expérience touristique de qualité, authentique et attrayante tout en présentant les attraits incontournables du Québec sur l'échiquier mondial.

Au fil des ans, l'équipe organisatrice de la FTA a su s'adapter et faire évoluer cet événement en tenant compte de l'actualité et des évolutions du marché touristique. Bienvenue Québec est présentement reconnu comme le plus grand rassemblement annuel de l'industrie touristique québécoise et de tout l'Est du Canada.

Cette année, du 29 octobre au 1^{er} novembre, l'événement avait lieu pour la première fois dans la ville de Trois-Rivières, au cœur du Québec Authentique, ville hôte de l'édition 2023. Près

de 400 délégués sont venus des quatre coins du monde pour se rencontrer, échanger et développer des affaires.

Bienvenue Québec offre une visibilité exceptionnelle pour le Québec mais assure également des retombées économiques majeures pour toute la province. Cette bourse dynamise, entre autres, le développement et la forfaitisation des voyages de groupe en autocar au Québec.

La Fédération tient à remercier ses membres transporteurs nolisés partenaires qui ont assuré un service de navette tout au long de l'événement.

En quelques chiffres

- **102** délégués acheteurs nationaux (**42 %**) et internationaux (**58 %**)
- **7 %** des délégués acheteurs proviennent des États-Unis, tandis que **36 %** des acheteurs proviennent du Canada à l'exception du Québec
- **9 %** d'entre eux en étaient à leur première participation
- **170** vendeurs, dont **76 %** de fournisseurs Québécois répartis dans **19** régions touristiques
- **5 812** rendez-vous effectués en **3** jours



Autocar Excellence



Autocar Jeannois



Autobus Transco



Autobus Bell-Horizon



Autobus Fleur de Lys

SauvezDesVies.ca offre une formation unique en secourisme pour conducteurs, mariant simplicité et excellence. Le processus supprime les obstacles administratifs, assurant un passage sans heurt à l'apprentissage.

Le programme de 8 heures, intensif et adaptable, couvre essentiellement le secourisme pour conducteurs tout en laissant les participants avancer à leur rythme. Cette stratégie renforce compétence et rétention de la matière.

Plus important encore, conformément à la nouvelle norme CSA Z1210-17, cette formation jouit d'une exemption spéciale, la rendant non seulement conforme mais également «privilegiée» aux yeux de la Loi sur la santé et la sécurité du travail (LSST). Cette formation confère ainsi aux participants une tranquillité d'esprit, sachant que leur formation est non seulement enrichissante sur le plan personnel, mais aussi respectée et valorisée au sein de l'industrie.

SauvezDesVies.ca va au-delà des pratiques traditionnelles en offrant un environnement d'apprentissage soutenu en envoyant un kit de pratique incluant le mannequin à chaque participant. De plus, la partie pratique se fait de personne à personne, non pas devant le groupe mais avec l'évaluateur, sans le stress des démonstrations devant le groupe.

Contactez SauvezDesVies.ca et donnez à vos conducteurs les outils pour non seulement réussir mais également exceller. Vous pouvez également écrire à jc@securmedic.ca.

Pour toute question:

M. Jean-Christophe Roy
VP développement
418-387-6669 # 744
jc@securmedic.ca

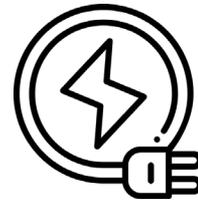
Conforme
Simple
Confortable

Exemption spéciale pour
conducteurs

coursautobus.ca



Notre département AZE à votre service



Avec le Plan pour une économie verte 2030 (PEV 2030), dévoilé le 16 novembre 2020, le Québec vise à réduire les émissions de GES et souhaite ainsi accélérer l'électrification des transports sur le territoire de la province.

L'électrification des autobus scolaires est une initiative clé pour réduire les émissions de GES du secteur des transports, avec un potentiel de réduction représentant près de 18 tonnes d'équivalent CO2 annuellement par autobus.

Afin de répondre aux normes gouvernementales et à la suite du décret obligeant les transporteurs scolaires à acheter des véhicules électriques, la Fédération des transporteurs par autobus (FTA) s'est entendue avec la Banque de l'infrastructure du Canada (BIC) pour supporter les membres transporteurs qui souhaiteraient entreprendre ce virage électrique.

Pour cela, un programme de financement a été mis en place pour aider les petites et/ou grandes entreprises des transporteurs membres de la Fédération à obtenir un financement à un taux d'intérêt très avantageux (1,3 %). Le financement de la BIC vient en complément des fonds du ministère des Transports du Québec.

Notre service AZE est là pour répondre à vos questions et vous accompagner dans vos démarches administratives.

t. 418 476-8181 • 1 844 476-8181
financement.aze@federationautobus.com

« La Banque de l'infrastructure du Canada (BIC) investit jusqu'à 400 millions \$ pour l'achat de 4000 autobus scolaires à zéro émission (AZE) au Québec. »

Le légendaire C2 100 % électrique

Le Saf-T-Liner C2 Jouley,
la fiabilité
que vous recherchez

- Le meilleur véhicule électrique sur le marché grâce à la technologie  **PROTERRA**, qui a fait ses preuves sur plus de **32 millions de kilomètres**.
- Une **garantie de 8 ans** incluant les batteries.
- Une **autonomie de base allant jusqu'à 225 km** après recharge de 2 à 3 heures sur la borne.



Le seul et unique
VRAI VÉHICULE
100 % ÉLECTRIQUE
n'utilisant aucun
carburant – diesel
ou essence.
Un vrai véhicule **VERT!**

LE SALON DU
VÉHICULE ÉLECTRIQUE
DE MONTRÉAL



Nous y étions!

Et notre Jouley 100 % électrique a suscité l'engouement de plusieurs visiteurs.



Vous nous avez manqué
lors de cet événement?
Aucun souci!
Communiquez avec nous,
ce sera un plaisir de discuter
de vos besoins.



Chez Autobus Thomas, on vous accompagne

De l'analyse de votre flotte à l'installation électrique sur votre emplacement, en passant par la demande de subvention, nous serons avec vous, et ce, avec notre légendaire service après-vente, exactement tel que vous le connaissez.

N'hésitez plus, procurez-vous le Saf-T-Liner C2 Jouley!

Autobus Thomas inc.
L'évolution en transport

Sortie 175, Autoroute 20
2275, Canadien
Drummondville (Québec) J2C 7V9
Tél. : 819 474-2700
Sans frais : 1 800 567-0971
info@autobusthomas.com

40 ans de fiabilité et ça n'est pas près de changer!

autobusthomas.com





La sécurité, c'est un enjeu qui nous transporte.

Chez Intact Assurance, nous sommes fiers de faire un bout de chemin avec la Fédération des transporteurs par autobus qui fait, entre autres, la promotion de la sécurité des gens. Car, selon nous, l'assurance s'intéresse d'abord aux personnes, tout spécialement à celles qui incarnent notre avenir.

