## LE TRANSPORTEUR

Magazine de la Fédération des transporteurs par autobus

Printemps • Été 2020

# SPÉCIAL SPÉCIALS

LA COVID-19, UN DANGER OU UN RISQUE?

OBLIGATIONS
CONTRACTUELLES ET
FORCE MAJEURE:
QU'EN EST-IL AU TEMPS
DE LA COVID 19?

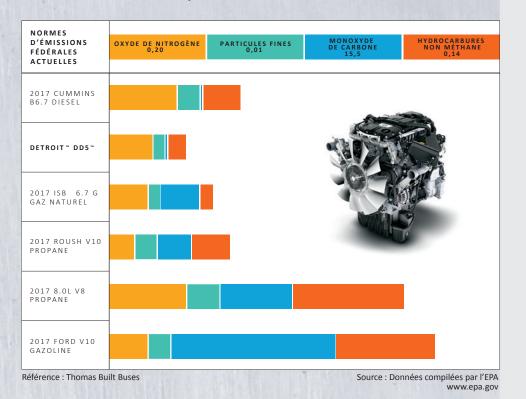
LES RISQUES D'OPÉRER ILLÉGALEMENT PENDANT LA CRISE SANITAIRE

# Le DD5/DD8, Plus vert qu'un pare-chocs vert





Aucun autre moteur de sa catégorie ne rencontre et ne surpasse autant les normes de l'EPA. Il est le champion du minimum d'émissions de matières polluantes dans l'environnement.



## Le DD5/DD8,

le meilleur choix pour le respect de l'environnement!

Pourquoi qu'un produit signé DAIMLER est un choix judicieux:

#### **AVANTAGES DU MOTEUR DU DD5/DD8**

- Le moteur DD5/DD8, le plus avancé technologiquement et offrant la meilleure économie de carburant de l'industrie.
- · La meilleure garantie moteur de l'industrie 7 ans/240 000 km.
- · La meilleure garantie sur le système anti-pollution 7 ans/240 000 km.
- Aucun frais pour 5 ans pour le technicien virtuel de DÉTROIT en connexion constante avec votre moteur.
- L'empreinte de carbone (CO2) d'un moteur DD5/DD8 est la plus basse sur la durée de vie utile d'un autobus scolaire.
- Le diesel est le plus économique tout carburant confondu.
- La valeur de revente d'un véhicule muni d'un moteur diesel est supérieure aux autres types de carburant.

Visitez notre site Internet pour plus d'informations.

Sortie 175, Route Transcanadienne 2275, Canadien Drummondville (Québec) J2C 7V9 Tél.: (819) 474-2700 Sans frais: 1800 567-0971

info@autobusthomas.com

autobusthomas.com







Mot du président du conseil d'administration

Mot du président-directeur général

La COVID-19, un danger ou un risque?

13

Obligations contractuelles et force majeure: qu'en est-il au temps de la COVID 19?

En contexte de crise pandémique: Qu'est-ce que la diligence raisonnable de l'employeur en matière de santé et sécurité au travail?

Les risques d'opérer illégalement pendant la crise sanitaire, les conséquences et les mesures d'allègement

Le Transporteur est une publication de la Fédération des transporteurs par autobus. Elle est tirée à 1200 exemplaires et distribuée gratuitement trois fois

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 Martin Bureau

Publicité Julie Blanchet

Collaborateurs

Guy Godin

Me Gabriel C. Robitaille

Conception graphique

Marie-Claude Bélanger

Impression

Solisco numérix Tél.: 418 842-0850 Téléc.: 418 842-3261



## TOUJOURS LÀ POUR VOUS

IC AVEC MOTEUR CUMMINS B6.7 SPÉCIFICATIONS IC ET CUMMINS B6.7

Puissance: 200-260 HP
Torque: 520-660 lb-pi
Allison: 2500 PTS
Allison: 3000 PTS

• Capacité: 36-72 passagers

IC AVEC MOTEUR PSI À ESSENCE

Puissance: 265 HPTorque: 548 lb-piAllison: 2500 PTS

• 8,8 L

IC AVEC MOTEUR AU PROPANE

Puissance: 270 HPTorque: 565 lb-piAllison 2500 PTS

• 8,8 L







**NOUS JOINDRE** 

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

leedstransit.com

**REPRÉSENTANTS** 

Scott Kesseler 514 972-3600 scott.kesseler@leedstransit.com

Jean-Francois Audet 418 572-4283 ifaudet@leedstransit.com





## STÉPHANE LEFEBVRE

## Ce virus qui nous a jetés par terre

13 mars 2020, date où toutes nos entreprises sont tombées à zéro en l'espace de quelques jours. La pandémie a touché tous nos secteurs d'activité, certains plus durement que d'autres. Chose certaine, les impacts sont majeurs pour tous les membres de la Fédération. Dès le jour un, la Fédération s'est mise en mode gestion de crise afin d'aider les transporteurs à naviguer à travers cette pandémie mondiale.

Les contrecoups du coronavirus sur nos entreprises sont catastrophiques. Malgré les programmes mis en place par les deux paliers de gouvernement, rien ne semble freiner l'érosion de nos liquidités et de notre main-d'œuvre.

## Transport nolisé-touristique

Ce secteur est de loin le plus touché de tous. Depuis le début de la crise, tous les voyages en autobus nolisé ont été annulés pour la période estivale. En moyenne, ce sont plus de 18 000 contrats annulés représentant plus de 21,5 millions de dollars en perte de revenus par mois. Ces pertes brutes, totalisant 86 millions de dollars, représentent approximativement 35 % de nos chiffres d'affaires annuels. Et si la crise persiste au-delà de la saison estivale, les pertes anticipées pourraient atteindre 103 millions de dollars supplémentaires d'ici le 31 octobre.

Nul ne peut prévoir la durée de cette crise, mais nous pouvons d'ores et déjà annoncer que la saison touristique 2020 est dangereusement compromise pour les transporteurs. Si cette crise perdure, des entreprises seront en sérieuse difficulté. Les transporteurs ne pourront supporter davantage leur structure et leurs immobilisations importantes avec un niveau de financement très élevé, dû notamment à leurs autocars de luxe qui valent entre 600000\$ et 700000\$ chacun à l'achat. ▶

#### **Transport scolaire**

Le transport scolaire a également subi un arrêt complet de ses activités avant le retour en classe le 11 mai dernier pour plusieurs régions du Québec. Durant l'arrêt, les transporteurs ont vu leurs contrats diminués à 50 %, ce qui a permis de couvrir l'entretien de base des véhicules, les immobilisations, les infrastructures et assurer la survie des entreprises jusqu'à la fin juin. Ce taux n'a toutefois pas permis aux transporteurs de rémunérer leurs conducteurs et ils n'ont eu d'autre choix que de les diriger, pour la grande majorité d'entre eux, vers l'assurance-emploi ou les différents programmes gouvernementaux mis en place.

Les transporteurs scolaires ont vu leurs revenus associés aux voyages organisés fondre comme neige au soleil et il est fort à parier qu'il en sera de même pour les mois à venir. L'annulation des voyages parascolaires, les sorties de fin d'année et les contrats de transport estivaux créent une pression supplémentaire sur ces entreprises.

## **Transport interurbain**

Il va sans dire que la crise généralisée et la suspension des activités dans la majorité des industries, accompagnées de la série de mesures préventives annoncées par le gouvernement du Québec ont des impacts majeurs sur les opérations des transporteurs interurbains. Après des baisses d'achalandage de plus de 50 % par jour et des mises à pied massives de conducteurs, la majorité des opérations ont été suspendues occasionnant des pertes économiques importantes fragilisant ainsi un réseau déjà dans un état précaire.

Considérant l'encadrement réglementaire du transport interurbain, les transporteurs n'ont eu d'autre choix que de demander un arrêté ministériel du ministre des Transports pour suspendre leur activité jusqu'à nouvel ordre.

Avec le début du déconfinement, les transporteurs interurbains ont déposé au ministère des Transports un plan de reprise progressif de leurs opérations.



#### Transport adapté

Une grande majorité des contrats ne contient aucune clause de suspension de services. Les contrats de transport adapté sont donc annulés tous les jours sans qu'aucune indemnité ne soit accordée aux transporteurs. Ces entreprises font, elles aussi, face à d'importantes pertes financières s'ajoutant pour la plupart aux pertes financières des autres domaines d'activités.

#### Les beaux jours s'en viennent

Les transporteurs sont grandement préoccupés. À la sortie de cette crise, la reprise des opérations sera extrêmement difficile. Privés de revenus durant plusieurs mois, il sera ardu de maintenir leurs infrastructures et leur personnel qualifié comme les conducteurs et les mécaniciens qui jouent un rôle crucial en transport de personnes, car nos véhicules doivent respecter les normes et la réglementation.

Un autre point est à considérer lors de la relance des opérations de transport par autobus, celui du respect des exigences sanitaires auxquelles les entreprises devront se plier. La protection des conducteurs et l'ajout d'équipements sanitaires dans les installations et les véhicules nécessiteront des investissements à un moment où les entreprises n'ont plus de liquidité.

Les entreprises de transport de personnes joueront pourtant un rôle important dans la reprise économique québécoise, et ce, au même titre que le transport aérien ou ferroviaire. Avec le déconfinement progressif et la réouverture des commerces, nous pouvons espérer qu'un jour on reprendra ce que nous faisons le mieux... transporter des touristes, des élèves ou des usagers de transport collectif, et ce, en toute sécurité.

La solidarité dont nous faisons preuve dans notre industrie, ainsi qu'avec nos collègues des autres provinces canadiennes, doit continuer de nous inspirer et de nous guider. Les prochains mois seront cruciaux pour la très grande majorité d'entre nous. ■





## LUC LAFRANCE

## La Fédération en mode pandémie

Tous se souviennent du 13 mars dernier, lorsque le Premier ministre Legault annonçait la fermeture des écoles et incitait la population à rester chez elle afin d'enrayer la pandémie. Quelques jours plus tard, c'est tout le Québec qui était mis sur pose. Dès lors, la FTA s'est mise en mode « gestion de crise » afin de supporter ses membres devant cette période de confinement.

Dans un premier temps, la Fédération a mis en place un communiqué quotidien qui reprenait les annonces gouvernementales, informait les membres sur les directions à prendre en matière de santé publique ainsi qu'en santé et sécurité au travail. Elle a également multiplié les interventions auprès des différents ministères que ce soit le ministère de l'Éducation et de l'Enseignement supérieur (MEES), le ministère des Transports (MTQ), le ministère du Tourisme (MTO) et le ministère du Travail afin de connaître les intentions du gouvernement en matière de transport par autobus.

La Fédération a collaboré avec les différents partenaires dont la Société de l'assurance automobile du Québec, Contrôle routier Québec, les deux centres de formations CFTC et CFTR, FCSQ, Via prévention et Camo-route.

#### Du côté scolaire

Dès l'arrêt du transport des élèves, la FTA s'est assurée du maintien, pour une certaine période, de la rémunération des contrats de transport scolaire à 100 % afin de maintenir le personnel en place le cas échéant où il y aurait une reprise des activités à court terme. Dans un deuxième temps, la FTA s'est assurée, qu'étant donné que la période d'arrêt se prolongeait, que cette rémunération soit à 50 % tels que les stipulent les contrats afin de maintenir un minimum d'activités et supporter les frais de base des transporteurs scolaires.

La Fédération a aussi travaillé à mettre en place des mesures pour assurer la sécurité, non seulement des conducteurs d'autobus scolaire mais aussi celle des élèves transportés. Ce travail s'est fait en collaboration avec le MEES, la CNESST, la Santé publique et Via Prévention.

La FTA a de plus répondu à de nombreuses questions des membres transporteurs pour les rassurer en cette période trouble sans précédent. Elle a aussi diffusé toute l'information nécessaire concernant les programmes fédéraux en matière de main-d'œuvre afin de permettre aux conducteurs d'avoir accès à ces programmes.

#### Du côté interurbain

La fermeture complète des régions a eu comme conséquence l'arrêt complet du transport interurbain, donc des pertes de revenus importantes pour nos membres qui opèrent des lignes interurbaines. Là aussi, la FTA a fait plusieurs représentations auprès du MTQ afin de trouver une formule permettant de couvrir les pertes encourues par cet arrêt d'opération.

La FTA a aussi travaillé à la rédaction d'un arrêté ministériel afin de suspendre les exigences reliées au permis émis par la CTQ.

D'ailleurs, la Fédération est toujours en discussion avec le MTQ pour trouver des solutions à cette problématique ainsi que pour mettre en place un plan de relance du transport interurbain.

## Du côté nolisé-touristique

La situation est catastrophique du côté du transport nolisé-touristique. Les activités sont arrêtées depuis le mois de mars dernier et ce sera probablement le secteur dont les activités reprendront en dernier. Ce sont des pertes de revenus majeures qu'ont à supporter les transporteurs opérant dans le domaine du transport nolisé-touristique.

La FTA a multiplié les démarches auprès du MTO, du MTQ et du ministère de l'Économie et de l'Innovation (MEI). Le président du conseil d'administration, Stéphane Lefebvre, a été invité en audition au Comité permanent des finances de la Chambre des communes à Ottawa. ▶

La Fédération travaille également de concert avec l'Alliance touristique afin de mettre en place les éléments qui permettront de reprendre les activités dont l'élaboration de mesures sanitaires spécifiques au transport nolisé qui seront proposées à l'INSPQ en vue de la reprise des activités de ce secteur.

#### **En conclusion**

Finalement, la FTA a eu plusieurs rencontres avec le courtier d'assurance afin d'obtenir des crédits de flotte pour la période où les opérations de transport de personnes sont suspendues ou ralenties à cause de la pandémie.

Bref, la Fédération a mis tout en œuvre pour répondre aux attentes de ses membres et représenter les intérêts de notre industrie auprès des instances concernées.

À cet effet, je voudrais souligner le travail acharné de toute l'équipe de la permanence qui n'a pas ménagé les heures et les efforts depuis le début de cette période.

Le travail n'est pas terminé pour autant, beaucoup de défis nous attendent, que ce soit à la rentrée des classes au mois de septembre, à la reprise des activités en transport urbain, interurbain et régional ou encore à la reprise des activités dans le domaine touristique.

Plus que jamais, votre Fédération est là pour vous et soyez assurés que tous les efforts seront mis afin d'assurer la pérennité de vos entreprises. ■

tec tape





## La COVID-19,

## un danger ou un risque?

GUY GODIN, Conseiller en prévention, Via Prévention

#### Danger et risque, c'est pareil, non? C'est deux mots veulent-ils dire la même chose?

Quand on s'intéresse de près ou de loin à la prévention des accidents du travail et des maladies professionnelles, il est très important, à mon avis de bien saisir la nuance à apporter dans l'utilisation de ces deux mots qui, à priori peuvent sembler synonyme.

 Un danger est toute source potentielle de dommage, de préjudice ou d'effet nocif à l'égard d'une chose ou d'une personne.

Par exemple, la COVID-19. Est-ce dangereux, la COVID-19? Bien sûr que oui! On n'a qu'à regarder les nouvelles depuis quelques mois, au Québec, aux USA, en Europe, en Asie, partout dans le monde il y a beaucoup de gens qui ont une toux, de la fièvre, des difficultés respiratoires, une pneumonie et qui peuvent, en bout de ligne décéder après avoir attrapé la maladie. Donc, le danger ultime de la COVID-19, c'est de mourir! Et on s'entend, mourir ce n'est pas la joie!

Quoi que l'on fasse; qu'on reste chez-nous, qu'on respecte les règles de distanciation sociale, qu'on se lave les mains souvent, que l'on porte un masque, la COVID-19 va toujours demeurer dangereuse. Cela peut entraîner la mort!

## Donc, la COVID-19 représente un danger chez l'homme.

Et qu'en est-il du risque?

 Un risque est la probabilité qu'une personne subisse un préjudice ou des effets nocifs pour sa santé en cas d'exposition à un danger. Donc, le risque fait référence à la probabilité d'une part que l'on attrape la COVID-19 provenant d'une personne contaminée et que, d'autre part on développe la maladie. Il faut bien comprendre ici que la COVID-19 va toujours demeurer dangereuse tant que l'on ne trouvera pas un traitement efficace, comme un vaccin. Heureusement d'ici là, on peut diminuer le risque de la contracter en adoptant certaines consignes sanitaires.

## Justement, quelles sont-elles, ces consignes sanitaires?

Elles peuvent se résumer ainsi:

I.

Lavez-vous les mains fréquemment à l'eau et au savon pendant au moins 20 secondes. Si vous n'avez pas accès à de l'eau et à du savon, utilisez un désinfectant à base d'alcool à 60 %.



Évitez de toucher vos yeux, votre nez et votre bouche. Ce sont les portes d'entrée du virus et vos mains touchent en permanence des surfaces et des objets potentiellement contaminés.



Évitez les contacts rapprochés: maintenez une distance d'au moins deux mètres avec les personnes autour de vous; oubliez le serrage de main ou le petit bec sur la joue et les accolades (câlins), mais saluez plutôt d'un signe de la tête ou de la main, ou en vous inclinant légèrement.

4.



Respectez les règles d'hygiène respiratoire: toussez ou éternuez en couvrant votre nez et votre bouche dans le pli du coude ou un mouchoir pour éviter la dissémination de gouttelettes transportant le virus. Jetez le mouchoir sans attendre dans une poubelle et lavez-vous les mains.

En respectant ces quelques règles de base, on diminue le risque d'attraper la maladie. Mais, il y a un mais! Les données sur la COVID-19 évoluent quotidiennement, il en va de même pour les consignes sanitaires! En effet, la santé publique recommande depuis peu de porter un masque de procédure ou un couvre-visage quand on fréquente des lieux publics, comme les magasins ou les transports en commun! Il m'apparait évident qu'il serait difficile de demander aux élèves de porter un tel masque pour embarquer dans l'autobus. Par contre, des mesures existent afin de diminuer les risques d'être contaminé lors d'un contact inopportun. Parmi ces mesures, il y a le fait de condamner le banc immédiatement derrière votre poste de conduite afin de respecter la règle du 2 mètres. Si vous devez absolument être à moins de 2 mètres d'un élève ou de plusieurs, portez un masque de procédure et une protection oculaire. Lorsque possible, on peut aussi installer une barrière physique (paroi pleine transparente) entre le conducteur et les élèves.

En plus des gens que vous côtoyez, comme les élèves, il y a les surfaces que vous touchez fréquemment qui représentent également une source de contamination, donc une source de danger. Ainsi, des données expérimentales récentes indiquent que le virus pourrait être présent jusqu'à 4 heures sur du cuivre, 24 heures sur du carton, 2 à 3 jours sur l'acier inoxydable et sur du plastique. Vous devez donc prendre l'habitude, au quotidien de désinfecter fréquemment ces surfaces lors de votre travail. Parfois, ce n'est pas simple!

Pour les chauffeurs d'autobus scolaire, je recommande d'avoir un kit de nettoyage dans l'autobus afin de désinfecter les surfaces les plus souvent touchées, comme les clés, les mécanismes d'ouverture et de fermeture des portes, le volant, le levier de vitesse, la console, le tableau de bord, les clignotants, les commandes d'essuie-glace et j'en passe.

Ensemble, nous devons combattre la COVID-19, ensemble nous viendrons à bout de ce virus. Après, nous nous attaqueront à la stacose. ■



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.gc.ca





# Obligations contractuelles et force majeure : qu'en est-il au temps de la COVID 19?

Me TATIANA M. CHAVES B., avocate

#### Introduction

Nous concluons diverses ententes au quotidien qui sont la source de droits et obligations nous affectant directement, et ce, pendant une longue période de temps dans certains cas. Ces ententes sont régies par le contrat, soit la «loi des parties», le tout, dans le respect des balises légales mises en place par diverses lois nous régissant.

Cela dit, bien que les relations contractuelles se veulent harmonieuses, la réalité est parfois bien différente. En effet, un grand nombre de circonstances peuvent moduler l'exécution des obligations respectives des parties à un contrat. Dans certains cas, il est même possible que l'une d'entre elles ne soit plus en mesure de respecter ses obligations pour divers motifs, engageant ainsi sa responsabilité auprès de son créancier.

Or, dans certaines circonstances, le débiteur d'une obligation peut être en mesure d'invoquer des motifs d'exonération, le libérant ainsi de toute responsabilité. C'est notamment le cas lorsqu'il est question de la notion de « force majeure » existant dans le *Code civil du Québec* (ci-après « CCQ »)¹.

À cet égard, au Québec, l'état d'urgence sanitaire a été déclaré en mars 2020 par le gouvernement en place en raison de la propagation du virus COVID-19², non seulement dans la province, mais également partout sur la planète. Cette décision a engendré une panoplie de changements sociaux de manière drastique qui ont probablement eu un impact sur un grand nombre

de relations contractuelles. De manière non exhaustive, nous soulignons les quarantaines, l'annulation d'événements sportifs et culturels, la fermeture d'un grand nombre de commerces ainsi que l'arrêt d'une panoplie de services, dont ceux du transport.

Dans un tel contexte, de nombreuses questions sont alors soulevées quant à l'application de la force majeure au sein des diverses relations contractuelles affectées, de près ou de loin, par l'omniprésence de la COVID-19. Le présent article exposera donc ce qu'est la force majeure, particulièrement dans le cadre des relations contractuelles, et présentera des cas reconnus comme tels par les tribunaux québécois par le passé, et ce, afin de mieux comprendre la manière dont cette notion pourrait être appliquée dans le futur.

## Qu'est-ce que la force majeure?

La notion de force majeure est définie comme suit à l'article 1470 CCQ:

«Toute personne peut se dégager de sa responsabilité pour le préjudice causé à autrui si elle prouve que le préjudice résulte <u>d'une force majeure</u>, à moins qu'elle ne se soit engagée à le réparer.

La force majeure est un événement <u>imprévisible et</u> <u>irrésistible</u>; y est assimilée la cause étrangère qui présente ces mêmes caractères.»

De prime abord, la loi permet à toute partie à un contrat de mettre de l'avant cette notion. Néanmoins, des exceptions à son application sont prévues, soit: ▶

Code civil du Québec, RLRQ, c. CCQ-1991, art. 1470.

Décret 177-2020 daté du 13 mars 2020, renouvelé par la suite à plusieurs reprises. En date de la rédaction des présentes, le dernier décret renouvelant l'état d'urgence sanitaire au Québec est désigné par le numéro 509-2020 et maintient cet état d'urgence jusqu'au 20 mai 2020



CAIN LAMARRE

PRÈS POUR ALLER LOIN CAINLAMARRE.CA

- → Lorsqu'une partie s'est engagée préalablement à remplir son obligation même en cas de force majeure;
- → Lorsque l'obligation en est une de garantie;

Dans ces cas, il est impossible pour le débiteur de l'obligation d'invoquer la force majeure dans le but de se libérer de celle-ci.

Toutefois, lorsqu'une partie peut invoquer la notion de force majeure, elle a le fardeau de prouver l'application de celle-ci à son cas précis. Quels sont donc les critères qui devront être remplis suivant l'article 1470 CCQ et son interprétation?

→ L'imprévisibilité: Lors de la signature du contrat, l'événement invoqué ne doit pas avoir été prévisible par une personne prudente et diligente placée dans les mêmes circonstances<sup>3</sup>; → L'irrésistibilité: Une personne prudente et diligente n'aurait pas pu résister, prévenir ou contrer cet événement. Ce critère ne vise pas les cas où l'événement a seulement rendu l'obligation du débiteur plus complexe, plus difficile ou plus coûteuse<sup>4</sup>.

Pour les fins de son application, l'exécution de l'obligation doit être devenue impossible :

«L'impossibilité d'exécution <u>ne saurait être personnelle</u> <u>au débiteur</u>, mais doit revêtir un caractère général; en d'autres termes, l'événement doit être tel qu'il rend l'exécution impossible **pour tous**<sup>5</sup>».

→ L'extériorité: L'événement invoqué doit « se situer en dehors du domaine d'activités dontle débiteur est normalement responsable<sup>6</sup> ». Cet événement ne doit donc pas découler de la négligence du débiteur ou de son propre fait.

J-L. Beaudoin, P-G. Jobin et al., Les obligations, 7e édition, Cowansville, Éditions Yvon Blais, 2013, p. 1053.

<sup>4</sup> *Id.*, p. 1054-1055.

<sup>5</sup> Id.

<sup>&</sup>lt;sup>6</sup> V. Karim, Les obligations, vol. 1, 4° édition, Montréal, Wilson & Lafleur, 2015, p. 1396-1397.

#### Mais attention...

Cela étant dit, il est important de mentionner, surtout en matière contractuelle, que la notion de force majeure telle que définie dans la loi, n'est pas « d'ordre public<sup>7</sup> ». Qu'est-ce que cela veut dire? Cela signifie que les parties à un contrat pourront modifier sa définition à leur guise dans le contrat les unissant, soit en la rendant plus ou moins difficile à établir, le tout, dans le respect des règles régissant la légalité des clauses contractuelles8. À titre d'exemple, les parties à un contrat de bail commercial, en sus de donner une définition générale de ce qu'est la force majeure, pourront lister des cas précis pour lesquels cette notion sera appliquée.

Il est donc **impératif** de réviser le contrat unissant les parties à celui-ci lorsqu'on traite de force majeure puisque, plus souvent qu'autrement, ces ententes contiennent des clauses à ce sujet avec des définitions ou des exemples qui peuvent, dans certains cas, s'éloigner de la définition de base contenue à l'article du CCQ préalablement cité.

Ainsi, la définition de force majeure que les parties auront convenue lors de la signature du contrat dans diverses clauses devra primer, sous réserve, bien entendu, des contestations possibles quant à la légalité des clauses contractuelles9. La définition donnée dans le CCQ ne s'appliquera qu'en l'absence de clause contractuelle propre à la force majeure convenue par les parties.

#### Quels en sont les effets juridiques?

Lorsqu'une partie parvient à prouver l'ensemble des critères afférents à la force majeure, le débiteur sera exonéré de toute responsabilité en lien avec l'inexécution de son obligation.

Dans le même ordre d'idées, le débiteur de l'obligation ne pourra exiger que son créancier exécute les obligations corrélatives qui lui incombaient.

Ces effets découlent des articles suivants du CCQ qu'il est utile de citer:

1693. Lorsqu'une obligation ne peut plus être exécutée par le débiteur, en raison d'une force majeure et avant qu'il soit en demeure, il est libéré de cette obligation; il en est également libéré, lors même qu'il était en demeure, lorsque le créancier n'aurait pu, de toute façon, bénéficier de l'exécution de l'obligation en raison de cette force majeure; à moins que, dans l'un et l'autre cas, le débiteur ne se soit expressément chargé des cas de force majeure.

La preuve d'une force majeure incombe au débiteur.

1694. Le débiteur ainsi libéré ne peut exiger l'exécution de l'obligation corrélative du créancier; si elle a été exécutée, il y a lieu à restitution.

Lorsque le débiteur a exécuté son obligation en partie, le créancier demeure tenu d'exécuter la sienne jusqu'à concurrence de son enrichissement.

Par ailleurs, il n'est pas impossible que l'exonération de responsabilité se limite uniquement au retard dans l'exécution de l'obligation<sup>10</sup>. Dans ce cas, la force majeure n'aurait qu'un effet suspensif. Chaque situation doit donc être analysée au cas par cas.

#### Cette notion a-t-elle déjà été appliquée?

Même si le fardeau de preuve qui caractérise la force majeure est lourd, il est possible de constater que les tribunaux ont déjà appliqué cette notion dans diverses situations litigieuses. ▶



Id., p. 1383-1384.

Code civil du Québec, RLRQ, c. CCQ-1991, art. 1435 et suivants traitant notamment de la légalité des clauses externes, des clauses illisibles ou incompréhensibles ainsi que des clauses abusives.

Préc. Note 6, p. 1398-1399.

Nous sommes fiers d'offrir, aux membres de la **Fédération des transporteurs par autobus**, notre programme d'assurance automobile conçu et adapté à leurs besoins tant en matière de responsabilité civile que pour les dommages aux véhicules.

Ce programme s'adresse aux entreprises de transport scolaire, nolisé, spécialisé, urbain, interurbain ou touristique.

Votre entreprise peut également bénéficier de nos conseils pour l'ensemble de vos besoins en assurance.

Exécuter les mandats que vous nous confiez avec diligence, professionnalisme et intégrité, voilà notre engagement!



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

T 418 659-4848 1 800 463-2830 F 418 659-2936



## STRATÈGES EN ASSURANCE

egr.ca

À cet égard, tel que rappelé par les auteurs en la matière, il faut toujours garder en tête que «les phénomènes naturels (inondation, crue et débâcle, pluie, gel, tempête de neige), l'incendie et les faits de l'être humain (grève, vol, guerre ou émeute), fait du prince<sup>11</sup>, maladie ou accident ne sont pas en principe des cas de force majeure, mais peuvent le devenir suivant les circonstances propres à l'affaire et leur conformité aux conditions d'imprévisibilité et d'irrésistibilité (...)<sup>12</sup>».

Ainsi, nous exposons ci-après quelques exemples pertinents pouvant nous aiguiller quant au genre d'événements qui ont été qualifiés de force majeure par le passé suivant les faits de chaque espèce:

→ La crise du verglas du Québec de 1998. À titre d'exemple, dans le cadre de contrats d'entreprise quant au paiement de sommes découlant de travaux supplémentaires exécutés en raison du verglas ou encore dans le cadre d'un contrat de bail en vertu duquel des dommages et intérêts étaient réclamés au locateur<sup>13</sup>;

- → Les attentats du II septembre 2001 à New York.
   À titre d'exemple, dans le cadre de l'annulation d'un contrat de services<sup>14</sup>:
- → Les décisions prises par l'État ou par les différentes entités gouvernementales peuvent aussi, dans certains cas, constituer des cas de force majeure puisqu'elles entrainent des conséquences sur les relations contractuelles entre les personnes. À titre d'exemple, la décision d'une municipalité d'exproprier un immeuble¹5.

H. Reid, Dictionnaire de droit québécois et canadien, 4° édition, Montréal, Wilson & Lafleur, 2010, p. 260, définition de ce qu'est le « fait du prince » : « Décision de l'administration publique ou intervention du législateur qui affecte de façon imprévisible un contrat intervenu entre deux individus. »

<sup>&</sup>lt;sup>12</sup> Préc. Note 3, p. 1058-1059

<sup>13 2750-0552</sup> Québec inc. c. St-Charles-de-Drummond (Municipalité), 2001 CanLII 25196 (QC CS), para. 6, 28, 30 et 58; Pierrevillage inc. c. Construction 649 inc., 1999 CanLII 11136 (QC CS), para. 40-46.

Gestion Initiative Développement GID Ltée c. Québec New York 2001, 2004 CanLII 647 (QC CS), para. 11, 15-17, 27 et 32;

<sup>&</sup>lt;sup>15</sup> Rouleau c. Saleh, 2008 QCCQ 2211, para. 29;

- → L'apparition du virus A (HINI) a déjà été reconnue comme une force majeure dans le cadre de certains litiges aux petites créances opposant des agences de voyages à des particuliers<sup>16</sup>;
- → La notion de force majeure est également mentionnée dans la Loi sur les normes du travail<sup>17</sup>, notamment, à l'article 82.2 par. 4. Suivant cet article, un employeur est dispensé de fournir un préavis de cessation d'emploi ou de mise à pied pour plus de six mois à un salarié lorsque cette rupture du lien d'emploi résulte d'un cas de force majeure.

En pareille matière, il doit avoir une preuve que la rupture du lien d'emploi résulte d'un cas fortuit au sens de l'article 1470 CCQ<sup>18</sup>.

À titre d'exemple, les tribunaux ont déjà reconnu qu'un incendie important ayant détruit complètement une entreprise et ayant empêché la continuation de celle-ci est un cas de force majeure<sup>19</sup>.

Par ailleurs, la force majeure n'a pas été reconnue dans un cas où un employeur a été affecté par une récession économique qui durait depuis un certain temps<sup>20</sup>. Néanmoins, dans d'autres circonstances, l'impact imprévisible d'une telle récession qui a évolué défavorablement a déjà été reconnu comme un cas fortuit<sup>21</sup>.

Cela dit, tel qu'expliqué par les Honorables juges de la Cour d'appel dans la décision *Québec (Commission des normes du travail) c. Campeau corporation*, [1989] RJQ 2108, il faut garder en tête ce qui suit:

«Pour juger de leur existence et de leur portée , il faut tenir compte des circonstances particulières à chaque affaire et ne pas tenter de généraliser ou de comparer la situation soumise à une autre qui, à l'examen, peut se révéler n'avoir qu'une similarité souvent artificielle. Ce qui pour un débiteur ne saurait être cas fortuit est susceptible de le devenir pour un autre et seule une analyse sérieuse de chaque situation factuelle permet de déterminer jusqu'à quel point il y a lieu d'être exigeant quant à la preuve requise de l'existence de caractères nécessaires à la formation du cas fortuit.»

#### En bref...

Il appert que le fardeau de preuve lié à la notion de force majeure est exigeant et fait appel à des circonstances et événements hors de l'ordinaire et bien exceptionnels. Il s'agit d'une analyse au cas par cas et, tel qu'exposé par les auteurs, «il est difficile de tracer des lignes directrices en la matière<sup>23</sup>».

La propagation de la CODIV-19, le contexte de pandémie, la déclaration de l'état d'urgence par le gouvernement du Québec<sup>24</sup> et les conséquences sociales qui s'en sont suivies peuvent donc avoir eu un impact sur les obligations de plusieurs. Ces événements peuvent-ils être qualifiés juridiquement de force majeure à l'heure actuelle? Il est impossible de le déterminer précisément sans une analyse approfondie au cas par cas suivant les contrats unissant les parties. Les tribunaux auront possiblement à se pencher sur cette question dans l'avenir. Néanmoins, nous pouvons avancer qu'une application de la notion de force majeure dans le présent contexte n'est pas exclue de facto.

Dans l'intervalle, il est essentiel, dans le cadre de toute relation contractuelle, d'analyser le contrat unissant les parties et ainsi identifier l'existence d'une définition de force majeure qui leur est propre et, qui sait, peut-être même des exemples de cas d'application, dont en cas de pandémie. En l'absence de toute définition, il est toujours possible de revenir aux sources et d'appliquer les notions découlant du cadre législatif québécois.

<sup>16</sup> Béland c. Voyage Charterama Trois-Rivières Itée, 2010 QCCQ 2842, para. 32-40; Lebrun c. Voyages à rabais (9129-2367 Québec inc.), 2010 QCCQ 1877, para. 46.

Loi sur les normes du travail, RLRQ, c. N-I.I.

<sup>&</sup>lt;sup>18</sup> Alimentation Roy & Fils Ltée (In re): Commission des normes du travail c. Tremblay, [1985] CS 47.

<sup>19</sup> Id

<sup>&</sup>lt;sup>20</sup> Québec (Commission des normes du travail) c. Campeau corporation, [1989] RJQ 2108.

<sup>21</sup> Tremblay c. Aliments Interbake Ltée, 1985 CanLII 3211 (QC CQ); Voir également Québec (Commission des normes du travail) c. Hawker Siddeley Canada Inc., [1989] RJQ 2123.

<sup>&</sup>lt;sup>22</sup> Les Honorables juges traitent ici des critères relatifs à la force majeure.

<sup>&</sup>lt;sup>23</sup> Préc. Note 3, p. 1057-1058.

<sup>&</sup>lt;sup>24</sup> Préc. Note 6, p. 1386-1387.



## En contexte de crise pandémique:

Qu'est-ce que la diligence raisonnable de l'employeur en matière de santé et sécurité au travail?

Me VALÉRIE CLOUTIER, Directrice des affaires juridiques et secrétaire corporative

En temps «normal», les employeurs et les travailleurs sont soumis à plusieurs exigences en termes de santé et de sécurité au travailleur, afin de se conformer, notamment à la Loi sur la santé et la sécurité du travail, RLRQ c S-2.1 (ci-après désignée «LSST»). En contexte de pandémie, la démonstration par l'employeur qu'il a pris et prend les mesures nécessaires pour protéger la santé et assurer la sécurité et l'intégrité physique de ses employés devient hautement importante.<sup>1</sup>

La LSST a pour objet l'élimination à la source des dangers pour la santé, la sécurité et l'intégrité physique des travailleurs. Il en ressort, d'une part, l'intervention active de l'employeur, lequel doit notamment:

- s'assurer que ses établissements sont équipés et aménagés de façon à assurer la protection du travailleur;
- désigner des membres de son personnel chargés des questions de santé et de sécurité;
- s'assurer que l'organisation du travail et les méthodes et techniques utilisées pour l'accomplir sont sécuritaires et ne portent pas atteinte à la santé du travailleur;
- fournir gratuitement au travailleur tous les moyens et équipements de protection individuels choisis ou obligatoires;
- informer adéquatement le travailleur sur les risques reliés à son travail et lui assurer la formation, l'entraînement et la supervision appropriés;
- afficher, dans des endroits visibles et facilement accessibles aux travailleurs, les informations qui leur sont transmises par la CNESST ou tout autre intervenant pertinent;

- utiliser les méthodes et techniques visant à identifier, contrôler et éliminer les risques pouvant affecter la santé et la sécurité du travailleur;
- s'assurer que le travailleur, à l'occasion de son travail, utilise tous les moyens et équipements mis en place.

Pour le travailleur<sup>2</sup>, cela se traduit notamment par l'obligation de:

- prendre connaissance du programme de prévention qui lui est applicable, ainsi que des directives, politiques et protocoles instaurés par l'entreprise;
- prendre les mesures nécessaires pour protéger sa santé, sa sécurité ou son intégrité physique;
- veiller à ne pas mettre en danger la santé, la sécurité ou l'intégrité physique des autres personnes qui se trouvent sur les lieux de travail ou à proximité des lieux de travail;
- participer à l'identification et à l'élimination des risques d'accidents du travail et de maladies professionnelles sur le lieu de travail;
- collaborer avec le comité de santé et de sécurité.

Le respect de ces obligations devient d'autant plus important lorsque les travailleurs peuvent potentiellement devenir des vecteurs de contagions pour les autres employés de l'entreprise.

Notons qu'en vertu de la LSST, plus précisément des articles 236 et 237, un employeur et également un travailleur qui contreviennent à l'une ou l'autre des obligations édictées par la LSST, par leurs actions ou par omission, peuvent être reconnus coupables

Articles 10 et 51 LSST.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Article 49 LSST.

aux termes d'une infraction pénale. L'importance des amendes prévues en cas d'infraction à la LSST a pour objectif d'augmenter leur effet dissuasif. À titre d'exemple, pour un employeur (personne morale), l'amende peut être d'au moins 15000\$ et d'au plus 60000\$ dans le cas d'une première infraction, mais elle peut atteindre 150000\$ en cas de récidive.

Parmi les défenses qu'un employeur peut présenter à l'encontre d'une infraction à la LSST, mais pardessus tout afin d'éviter les accidents et préserver la santé de ses employés, l'employeur doit démontrer qu'il a fait preuve de diligence raisonnable.

Dans une décision de 2009, qui demeure d'actualité aujourd'hui, la Cour supérieure du Québec établit les composantes de la «diligence raisonnable».<sup>3</sup> L'honorable juge Claude C.-Gagnon confirme que, bien que l'employeur (1) était doté d'un plan visant la santé et la sécurité des travailleurs et qu'il (2) dispensait de la formation à ses employés en cette matière, ladite formation était insuffisante et inadéquate. Dans son jugement, il relate également qu'il n'existait aucune mesure de supervision ou de contrôle du respect des procédures de l'entreprise et des consignes de sécurité.

Compte tenu de ces circonstances, le juge Gagnon confirme que l'employeur n'avait pas pris les mesures raisonnables pour prévenir l'infraction, en faisant preuve de diligence raisonnable.

Dans le cadre de la «diligence raisonnable», l'employeur doit démontrer les trois (3) composantes essentielles suivantes, soit:

 Devoir de prévoyance: Impose à l'employeur d'identifier les risques reliés aux tâches de chaque poste et de déterminer les mesures de sécurité appropriées afin de les contrôler.

Ce devoir exige également que l'employeur s'assure que ses employés ont la compétence et l'information nécessaires afin d'effectuer sécuritairement chacune des tâches qui leur sont demandées.

Contexte de la COVID-19: Identifier les risques implique notamment de faire l'analyse des situations propres à chaque employé (âges, conditions médicales à risques, etc...) et de prendre des mesures spécifiques lorsque nécessaire. Précisons qu'en vertu de la LSST, un

employeur doit veiller à ce qu'un travailleur n'exécute pas son travail lorsque son état représente un risque pour sa santé. Dans l'objectif de permettre à ses employés âgés de plus de 70 ans, en bonne santé, d'exécuter leur travail, un employeur ne pourrait prétendre avoir répondu à son obligation au seul motif que les travailleurs âgés y auraient consenti en signant une décharge de responsabilité. Des actions concrètes doivent être entreprises par l'employeur.

Il est fortement suggéré que l'employeur élabore une politique spécifique ou des directives claires annexées à son plan de prévention en santé et sécurité au travail. Cette « politique COVID » vise à rassurer les employés quant à l'importance que l'entreprise accorde aux enjeux de santé et sécurité au travail en ces temps de crise, ses attentes ainsi que les moyens et les différentes mesures qu'elle met en place pour s'assurer de la prévention et la sauvegarde de la santé de ses employés. Les rôles et les responsabilités de tous ses employés doivent aussi y être précisés.<sup>4</sup>

La prévoyance exige également que l'employeur s'assure que les travailleurs reçoivent des instructions claires afin d'effectuer le travail de façon sécuritaire, et ce, par des moyens de communication efficaces.

L'employeur doit élaborer sa ou ses politiques en fonction des recommandations de la Santé publique et il devrait favoriser la mise en place des mesures proposées par les guides de normes sanitaires développés par la CNESST. Il va sans dire qu'elles seront évolutives et devront être mises à jour continuellement auprès des employés.

• Devoir d'efficacité: Exige la mise en place de moyens concrets pour assurer la sécurité des travailleurs en matière d'équipements, de formations et de supervision pour veiller au respect des consignes de sécurité. Dans le cadre de son devoir d'efficacité il ne suffit pas que l'employeur présume que les règles sont respectées par les employés, il doit s'en assurer.5

Contexte de la COVID-19: L'employeur doit notamment expliquer les mesures d'hygiène prises pour limiter la propagation du virus, et ce, dans tous les lieux de travail (dans les autobus, dans l'atelier de mécanique, dans la cour et

Compagnie Abitibi-Consolidated du Canada c. Commission de la santé et de la sécurité du travail, 2009 QCCS 4707.

<sup>4</sup> CRHA, GÉRER LE RETOUR AU TRAVAIL - Informations et recommandations à l'intention des employeurs, mise à jour évolutive.

<sup>5</sup> Commission de la santé et de la sécurité du travail c. 9189-5201 Québec inc. (Monsieur Filiatreault Couvreur), 2013 QCCQ 10572 (CanLII), décision citée à maintes reprises au cours des années suivantes.



dans les aires communes intérieures). Par mesure d'hygiène il est entendu, notamment, la procédure applicable lors de la détection d'un possible cas d'infection au travail, les équipements de protection individuels, les mesures de distanciation physique, les mesures de nettoyage, la réorganisation du temps de travail (télétravail) ou toute autre mesure spécifique.

Bien qu'important, il ne suffit pas que l'employeur n'agisse que par l'affichage des mesures mises en place dans les espaces partagés de l'entreprise. L'employeur doit présenter le contenu des politiques, des directives et des protocoles, il doit les expliquer à tous les employés en plus de s'assurer de leur bonne compréhension.

Bien plus, il est essentiel que l'employeur s'assure du suivi rigoureux des protocoles en place par ses superviseurs.

 Devoir d'autorité: Implique l'action de l'employeur face à des conduites dangereuses ou répréhensibles et l'imposition de sanction aux employés qui ne respectent pas les règles clairement établies et communiquées. Dans le contexte de la COVID-19: Ce devoir suppose que les employés ont été avisés à l'avance des conséquences du non-respect des protocoles d'hygiène. Les conséquences envisagées devraient faire partie des politiques ou des directives.

Cela étant établi, l'employeur devra donc exercer son rôle avec fermeté dans les cas de non-respect des procédures établies en raison de la pandémie. Par exemple, si le port du masque est exigé, l'employeur ne peut tolérer que certains employés ne le portent pas. Ou encore, l'employeur doit agir promptement face à un employé qui présente des symptômes du virus en appliquant la procédure en place.

Il devrait d'ailleurs en être de même si le port des semelles à crampons est exigé en période hivernale!

Pour référence, nous vous suggérons de consulter les documents suivants afin de vous guider dans la rédaction de vos propres outils:

- La CNESST propose plusieurs trousses qui s'adressent aux employeurs et aux travailleurs de tous les secteurs d'activité afin de les appuyer dans leur prise en charge de la santé et de la sécurité: Trousse COVID-19 de la CNESST
- L'Ordre des conseillers en ressources humaines agréés (CRHA) a développé un guide qu'il rend disponible gratuitement en ligne: COVID-19: Gérer le retour au travail
- Les formateurs et conseillers du Centre patronal SST ont élaboré un tableau renfermant des suggestions d'actions concrètes afin d'aider les employeurs à honorer les trois devoirs qui composent la diligence raisonnable (prévoyance, efficacité et autorité): COVID-19 - Gérer l'urgence... pour freiner la crise!

Maintenant chers employeurs, à vous de décider si vous relevez le défi de la relance de vos activités qui peut sembler «lourd en actions concrètes» ou si vous prenez le risque de vous retrouver devant une situation qui pourrait être «lourde de conséquences» pour votre entreprise...

L'équipe de la Fédération des transporteurs par autobus et ses nombreux partenaires, demeurent disponibles afin de vous guider dans vos démarches. ■



## Les risques d'opérer illégalement pendant la crise sanitaire, **les conséquences et les mesures d'allègement**

Me GABRIEL C. ROBITAILLE, Avocat - Cain Lamarre

## La COVID-19 et la Commission des transports du Québec

La pandémie de la COVID-19 a plongé le Québec et le reste du monde dans une crise sans précédent.

Le 14 mars dernier, le gouvernement du Québec déclarait l'état d'urgence sanitaire.

Également, dès le 21 mars 2020, la ministre de la Justice et procureure générale du Québec, Mme Sonia LeBel, annonçait la suspension de certains délais en matière de justice administrative.

Pour la Commission des transports du Québec (ci-après la «Commission»), cela signifie que les seules procédures qui seront entendues en audience publique sont celles ayant un caractère urgent ou prioritaire, c'est-à-dire celles qui visent à éviter qu'un préjudice sérieux ou irréparable ne soit causé aux personnes, à leurs biens ou à leur sécurité.

De plus, à la *Commission*, tous les délais pour déposer une demande, demander le renouvellement d'un permis ou d'une autre autorisation, payer des frais ou des droits, présenter des observations, ou demander la révision ou le réexamen d'une décision relativement aux affaires relevant de sa juridiction ont été suspendus jusqu'à la levée de cette mesure spécifique ou de l'état d'urgence sanitaire.

Par conséquent, le titulaire d'un permis de transport par autobus devant être renouvelé pendant la période de l'état d'urgence sanitaire pourra continuer à opérer en toute légalité sans avoir à déposer sa demande de renouvellement, et ce, jusqu'à ce que le Québec déclare la fin de cette mesure spécifique ou de l'état d'urgence sanitaire. Toutefois, une personne qui n'est pas actuellement titulaire d'un permis de transport par autobus ne peut opérer sans que la *Commission* ne lui ait octroyé ce permis.

Bien que depuis le 30 avril, tous les services sont à nouveau offerts par la *Commission*, à l'exception des services au comptoir, il demeure que, tel que ci-devant mentionné, seules les procédures ayant un caractère urgent ou prioritaire sont entendues par la *Commission* ce qui, à priori, ne viserait pas, sauf exception, une demande de permis.

## Les conséquences d'avoir opéré illégalement

Pour ceux qui seraient tentés d'opérer sans permis, sachez que d'importantes conséquences pourraient s'appliquer à vous, tant du point de vue pénal qu'administratif.

En effet, quiconque agit comme transporteur contre une rémunération, sans être titulaire du permis requis ou qui modifierait les services ou les conditions que son permis l'autorise à fournir, sans l'autorisation de la *Commission* commettrait une infraction passible, pour chaque jour ou partie de jour que dure l'infraction, d'une amende d'au moins 500\$ et d'au plus 1500\$ pour la première infraction et d'au moins 1500\$ et d'au plus 2500\$ pour chaque récidive.

De plus, quiconque serait déclaré coupable d'une infraction à la *Loi sur les transports*, RLRQ c T-12, notamment les infractions précédemment décrites, risque beaucoup plus qu'une simple amende, puisque dans de telles circonstances, la *Commission* pourrait modifier, suspendre ou révoquer ses permis.

En outre, la Commission peut ordonner à la Société de l'assurance automobile du Québec (ci-après la « SAAQ ») de retirer la plaque et le certificat d'immatriculation de tout véhicule utilisé en violation à la Loi sur les transports, RLRQ c T-12, à un de ses règlements ou à une ordonnance de la Commission, et ce, que la personne soit titulaire ou non d'un permis de transport par autobus.

Il faut également savoir que la Commission tient compte, lors de l'analyse de toute demande de permis « des déclarations de culpabilité prononcées (...) au cours des 5 années qui précèdent la demande, pour une infraction à la Loi sur les transports (chapitre T-12) ou à un règlement adopté en vertu de cette loi. ».

De telles condamnations pourraient donc faire en sorte que la *Commission* refuserait de délivrer le permis que vous demandez.

Mieux vaut donc, dans ce contexte, exploiter dans la conformité.

## Le non-respect des règles imposées par l'état d'urgence sanitaire

Qui dit état d'urgence sanitaire, dit également sanction pour faire respecter les règles prévues aux décrets du gouvernement.

Nous savons tous que le Décret de renouvellement de l'état d'urgence sanitaire sur tout le territoire québécois du 20 mars 2020 est venu interdire les rassemblements sur tout le territoire québécois, à l'exception, notamment, de ceux qui sont requis, dans un milieu de travail, pour l'exercice d'une activité qui n'est pas visée par une suspension prévue par décret ou arrêté et de ceux qui sont dans un moyen de transport.

Cependant, ces exceptions sont soumises à la condition de maintenir, dans la mesure du possible, une distance minimale de deux mètres.

Ainsi, pour vos activités de transport et pour la gestion de votre entreprise, vous pouvez opérer en toute légalité, dans la mesure où des efforts sont mis en œuvre pour maintenir une distance de deux mètres entre vos employés et entre vos clients.

Quiconque contreviendrait à cette mesure commettrait une infraction pénale et est passible d'une amende de 1000\$ à 6000\$.

#### Les mesures d'allègement de la loi pendant la crise

Vous êtes probablement plusieurs qui deviez faire une vérification mécanique obligatoire en mars et avril sans avoir été capable d'obtenir un rendez-vous chez un mandataire de la SAAQ.

En conservant votre ancienne vignette, vous pourrez continuer à opérer et avez un délai supplémentaire jusqu'au 31 mai 2020 pour effectuer vos vérifications mécaniques obligatoires.

Également, si vous devez effectuer vos vérifications mécaniques obligatoires pour le mois de mai, un délai supplémentaire est prévu jusqu'au 30 juin 2020.

Ces délais supplémentaires ont été communiqués par la SAAQ aux autres administrations canadiennes afin de s'assurer qu'elles les prennent en considération. Par contre, la SAAQ recommande de conserver le document que vous retrouvez sur le lien suivant: (https://saaq.gouv.qc.ca/fileadmin/documents/autres/certificat-controle-covid-19.pdf) dans le véhicule afin de pouvoir le présenter aux agents de la paix au besoin.

## Protection des travailleurs et des clients

Aussi, bien qu'aucune obligation stricte n'existe en ce sens, la SAAQ recommande l'installation de cloisons de protection dans les véhicules pour limiter la propagation du virus.

La SAAQ a d'ailleurs préparé un guide à cet effet: (https://saaq.gouv.qc.ca/fileadmin/documents/publications/installation-cloisons-protection-covid-19.pdf).

En tant qu'employeur, il existe une obligation légale d'assurer un milieu de travail sécuritaire et de prendre les mesures nécessaires pour protéger la santé et assurer la sécurité et l'intégrité physique du travailleur.

En ce sens, la recommandation de la SAAQ nous semble d'une grande pertinence, surtout dans le domaine du transport de personnes.

Quelle aventure que cette pandémie.

Au-delà des conséquences humaines, il y a des conséquences légales.

Pour toute question au sujet de celles-ci, n'hésitez pas à nous contacter. ■



# 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, tous spécialement à celles qui incarnent notre avenir.

**AUTO • HABITATION • ENTREPRISES** 

intact.ca



Repartez du bon pied.



NOUS SOMMES AVEC VOUS | WE ARE TOGETHER

