



Communauté Droit animalier Québec
(Communauté DAQ)

2017

Volume 1, n° 1

***La réalité de l'industrie des chevaux de calèche à Montréal :
un enjeu pour le bien-être et la sécurité des chevaux***

1^{er} mai 2017

Gabriella Gagnon-Da Rocha
Anthony Gattuso
Laetitia Lalaurie
Candidats au baccalauréat en droit (L.L.B) à l'Université de Montréal

La Communauté DAQ tient à remercier le docteur en droit, M^e Alain Roy, professeur titulaire à la Faculté de droit de l'Université de Montréal pour sa collaboration à cette collection.

TABLE DES MATIÈRES

Introduction.....	3
1. <i>Loi sur le bien-être et la sécurité des animaux</i>	3
2. Actualité de l'industrie des chevaux de calèche à Montréal et désaccords avec la législation.....	5
3. Effets physiques et psychologiques sur les chevaux.....	7
4. Comparaison pour des pistes de solutions : Québec et New York.....	11
Montréal : Ce qui ne va pas.....	11
Québec : réglementation sévère, le premier pas à faire.....	12
New York : solutions intéressantes.....	14
Conclusion.....	15

La réalité de l'industrie des chevaux de calèche à Montréal : un enjeu pour le bien-être et la sécurité des chevaux

Introduction

Quiconque a déjà visité Montréal sait qu'il existe une industrie de chevaux de calèche dans le Vieux-Port. Mais saviez-vous que ces chevaux bénéficient de la même protection que celle accordée aux chiens et aux chats? En effet, la *Loi sur le bien-être et la sécurité animale* (ci-après la Loi BÊSA) a notamment pour objet de protéger les équidés en assurant le respect de leurs besoins physiologiques et comportementaux, ainsi que le respect des cinq libertés. Celles-ci consistent en ne pas faire souffrir de faim et de soif; ne pas faire souffrir de contraintes physiques; être indemne de douleurs, de blessures et de maladies; avoir la liberté d'exprimer des comportements normaux et être protégé de la peur et de la détresse. Ailleurs, la réglementation peut imposer des obligations quant aux véhicules automobiles vis-à-vis des chevaux. Malheureusement, la situation est tout autre à Montréal, où l'encadrement de la pratique semble désuet. Ce décalage résulte de l'absence de concordance entre la réglementation et la législation provinciale. Cette absence se fait surtout sentir au chapitre des sanctions, lesquelles peinent à remplir leur fonction dissuasive.

Dans un premier temps, nous examinerons les règles juridiques encadrant l'industrie des chevaux de calèche afin de déterminer si celles-ci respectent les impératifs biologiques et sociaux. Fort de cet examen, nous serons à même d'évaluer si le droit positif en vigueur doit ou non faire l'objet d'améliorations. Pour ce faire, nous jalonnons notre cheminement juridique en établissant un parallèle entre la théorie applicable et la situation ayant cours actuellement dans la métropole, et ce, à la lumière du décalage mentionné plus tôt. Dans un deuxième temps, nous verrons en quoi le règlement du quartier Ville Marie ainsi que le *Règlement sur les véhicules hippomobiles* font échec au respect des besoins physiologiques et psychologiques des chevaux. Enfin, nous nous emploierons à comparer les pratiques privilégiées à Montréal à celles des villes de Québec et de New York.

1. *Loi sur le bien-être et la sécurité des animaux*

Au sens du *Code civil du Québec*, l'animal est un bien meuble. Cependant, le 4 décembre 2015, par le truchement de l'adoption du Projet de loi n° 54 présenté par le ministre de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation du Québec (MAPAQ), le législateur confère un nouveau statut juridique à l'animal. Les modifications apportées au *Code*

civil prévoient que l'animal est désormais un être doué de sensibilité ayant des impératifs biologiques¹. Par ailleurs, cette nouvelle loi prévoit l'adoption de la *Loi sur le bien-être et la sécurité de l'animal*² en droit québécois, dont le but est de protéger davantage les animaux domestiques, ainsi que certains animaux sauvages³. À première vue, la Loi BÊSA semble améliorer considérablement la situation juridique de l'animal.

Au sens de la loi, les chevaux de calèche se veulent des animaux de divertissement domestique. Par conséquent, ils tombent sous l'égide de l'article 1(1) a) de la Loi BÊSA, ce qui signifie qu'ils jouissent des protections de la présente loi visant à assurer leur bien-être et leur sécurité⁴. De plus, puisque les chevaux de calèche sont des équidés⁵, l'article 8 trouvera également application, lequel prévoit que tout cheval doit recevoir « la stimulation, la socialisation ou l'enrichissement environnemental qui conviennent à ses impératifs biologiques⁶. »

La première partie de l'article 5 de la Loi BÊSA prévoit :

Le propriétaire ou la personne ayant la garde d'un animal doit s'assurer que le bien-être ou la sécurité de l'animal n'est pas compromis. Le bien-être ou la sécurité d'un animal est présumé compromis lorsqu'il ne reçoit pas les soins propres à ses impératifs biologiques⁷. [Soulignement ajouté]

A fortiori, à l'article 898.1 du Code civil, l'animal est défini comme un être doué de sensibilité qui a des impératifs biologiques⁸. L'article 1(5) de la Loi BÊSA, quant à lui, définit ces impératifs comme des besoins essentiels physiques, physiologiques et comportementaux de l'animal en fonction de plusieurs caractéristiques qui lui sont particulières⁹.

La notion de « soins », qui doit recevoir une interprétation large, est définie aux paragraphes 1 à 7 de l'article 5 de la Loi BÊSA. Il convient de souligner que ladite notion transcende les seuls besoins physiologiques en ce qu'elle s'étend aux besoins comportementaux de l'animal, qui font partie des cinq libertés fondamentales que la société tend à reconnaître aux animaux. Ces protections couvrent les souffrances liées à la faim et à la soif, les douleurs découlant de contraintes physiques, de blessures, de la maladie, de la peur et de la détresse, ainsi que la liberté d'exprimer des comportements sociaux.

¹ *Loi visant l'amélioration de la situation juridique de l'animal*, L.Q. 2015, c. 35, notes explicatives.

² *Loi sur le bien-être et la sécurité de l'animal*, RLRQ, c. B-3.1.

³ *Id.*

⁴ *Id.*, art. 1.

⁵ *Id.*, art. 1(3).

⁶ *Id.*, art. 8.

⁷ *Id.*, art. 5 al. 1.

⁸ *C.c.Q.*, art. 898.1.

⁹ *Loi sur le bien-être et la sécurité de l'animal*, *supra*, note 2, art. 1(5).

Par la suite, le premier alinéa de l'article 6 de la Loi BÊSA prévoit que « [n]ul ne peut, par son acte ou son omission, faire en sorte qu'un animal soit en détresse¹⁰ ». Aux paragraphes suivants, le législateur précise la portée du vocable « en détresse ». Fort de son libellé, cet article ne s'applique pas seulement au propriétaire ou à la personne qui a la garde de l'animal, mais bien à toute personne. En revanche, le seuil d'exigence pour qu'une personne soit en infraction est très élevé. En effet, il ne suffit pas que l'animal ait subi des lésions, des douleurs ou de l'anxiété. Les lésions subies par l'animal doivent être graves, ses douleurs, aiguës, et son anxiété doit être excessive. Le législateur semble plus tolérant envers les tiers qu'envers le propriétaire ou la personne qui a la garde de l'animal.

Finalement, le premier alinéa de l'article 7 de la Loi BÊSA prévoit que « [l]es articles 5 et 6 ne s'appliquent pas dans le cas d'activités d'agriculture, de médecine vétérinaire, d'enseignement ou de recherche scientifique pratiquées selon les règles généralement reconnues¹¹ » [Soulignement ajouté]. Afin de comprendre la portée de cette disposition, nous devons savoir ce à quoi réfère le concept d'agriculture, qui y est employé au premier alinéa. Le législateur nous informe que certains animaux, lorsqu'utilisés en contexte d'agriculture, ne jouissent d'aucune des protections énumérées aux articles 5 et 6. Les activités d'agriculture auxquelles réfère l'article 7 de la Loi BÊSA couvrent les animaux d'élevage domestiques destinés à la consommation humaine à des fins alimentaires ou vestimentaires, dont les vaches, les moutons et les poulets d'élevage, par exemple. Mais qu'en est-il des animaux gardés à d'autres fins que la consommation humaine, dont les chevaux de calèche? Pouvons-nous les inclure dans la notion d'activités d'agriculture?

En fait, tout porte à croire que le législateur n'a pas voulu soustraire ces animaux aux protections prévues aux articles 5 et 6 de la Loi BÊSA. Ces protections s'étendent donc au cheval de calèche. En d'autres mots, les chevaux de calèche ne sont pas considérés comme des animaux utilisés « à des fins agricoles ou lors d'expositions ou de foires agricoles¹². »

2. Actualité de l'industrie des chevaux de calèche à Montréal et désaccords avec la législation

À Montréal, les chevaux de calèche représentent un symbole fort du patrimoine culturel. Cela étant, la Ville de Montréal a adopté, en 2000, le *Règlement sur les véhicules hippomobiles*, lequel vise à mieux encadrer la pratique. De

¹⁰ *Loi sur le bien-être et la sécurité de l'animal*, supra, note 2, art. 6 al. 1.

¹¹ *Id.*, art. 7 al. 1.

¹² *Id.*, art. 7 al. 2.

prime abord, il paraît s'agir d'une activité touristique sympathique qui crée de l'emploi et génère d'importants revenus. Cependant, sous ce vernis de bienveillance se cache une industrie aux pratiques discutables.

En premier lieu, le Règlement de Montréal sur les véhicules hippomobiles nuit à l'application de l'article 5 de la Loi BÊSA. Par exemple, bien qu'il reprenne, en substance, les termes de la Loi BÊSA¹³ en traitant de la quantité de nourriture convenable et de repos raisonnable, l'art. 13(1) du Règlement¹⁴ demeure vague quant à la portée de son contenu. Par conséquent, de par son libellé, ledit article, qui traite d'un des besoins les plus fondamentaux des êtres vivants, accorde une trop grande marge de manœuvre aux cochers et aux propriétaires des chevaux quant à la question de l'alimentation et du repos.

De plus, l'état des écuries dans lesquelles sont abrités les chevaux lorsqu'ils ne travaillent pas soulève également d'importantes préoccupations au regard de l'article 5 de la Loi BÊSA¹⁵. Lucky Luc, par exemple, compte parmi les écuries dont la Société pour la prévention de la cruauté envers les animaux (SPCA) dénonce l'insalubrité. Le propriétaire, Luc Desparois, est connu pour avoir maltraité ces chevaux, ce qui ne l'empêche pas de détenir le monopole de l'industrie des calèches dans le Vieux-Montréal. Profitant de l'indolence de la Ville de Montréal, M. Desparois peut étendre son influence dans l'industrie, et ce, au détriment de la santé et du bien-être de ses chevaux. Où se trouve la présomption de compromission? Le deuxième alinéa de l'article 13 du *Règlement sur les véhicules hippomobiles*¹⁶ compromet le bien-être et la sécurité des chevaux, notamment en ce qu'il permet au propriétaire d'un cheval d'atteler celui-ci à une voiture alors même que la température extérieure atteint ou excède 32 degrés Celsius. À noter que ce seuil ne tient aucunement compte du facteur humidex. Cela étant, ledit article déroge à l'art. 5(4) de Loi BÊSA en ce que son contenu se révèle insuffisant à protéger les chevaux contre « la chaleur ou le froid excessif, ainsi que contre les intempéries¹⁷ ».

Par la suite, certaines dispositions du *Règlement sur les véhicules hippomobiles* font pièce à l'application de l'article 6 de la Loi BÊSA, lequel traite de la détresse des animaux. Effectivement, la limite d'attelage maximale de 9 heures par jour du cheval¹⁸ est déraisonnable compte tenu de la nature du travail à laquelle le cheval est tenu. De plus, il est inacceptable que le nombre maximal de passagers qu'accueille le cocher soit proportionnel au « nombre de places

¹³ *Loi sur le bien-être et la sécurité de l'animal*, supra, note 2, art. 5(1).

¹⁴ *Règlement sur les véhicules hippomobiles*, R.R.V.M., c. V-1, art. 13(1).

¹⁵ *Loi sur le bien-être et la sécurité de l'animal*, supra, note 2, art. 5(2) et 5(3).

¹⁶ *Règlement sur les véhicules hippomobiles*, supra, note 14, art. 13 al. 2.

¹⁷ *Loi sur le bien-être et la sécurité de l'animal*, supra, note 2, art. 5(4).

¹⁸ *Règlement sur les véhicules hippomobiles*, supra, note 14, art. 13(4).

assises de son véhicule »¹⁹. Le Règlement doit prévoir une limite fixe qui respecte les impératifs biologiques de l'équidé. Les lacunes que présente le Règlement ne se limitent cependant pas aux dispositions susmentionnées. Qu'en est-il de l'âge minimal et maximal raisonnable auquel un cheval peut travailler, par exemple? Nous pouvons donc aisément conclure que les vides qui ponctuent le Règlement montréalais sont susceptibles de causer une atteinte directe ou indirecte au bien-être et à la sécurité des chevaux.

Enfin, il importe de préciser que, selon l'article 4 de la Loi BÊSA, « [t]oute disposition d'une loi accordant un pouvoir à une municipalité ou toute disposition d'un règlement adopté par une municipalité, inconciliable avec une disposition de la présente loi ou d'un de ses règlements, est inopérante²⁰ » [Soulignement ajouté]. Advenant une contradiction entre le règlement et la Loi BÊSA, cette dernière doit avoir préséance. Malheureusement, en pratique, la situation est tout autre. Bien qu'elles violent directement les articles 5 et 6 de la *Loi sur le bien-être et la sécurité de l'animal*, les dispositions du *Règlement sur les véhicules hippomobiles* sont toujours en vigueur.

3. Effets physiques et psychologiques sur les chevaux

Le trafic véhiculaire au Vieux-Port et au centre-ville de Montréal représente l'une des plus grandes menaces au bien-être des chevaux de calèche. Les risques de blessures sont d'autant plus importants que les rues du Vieux-Port sont recouvertes de pavé uni, tandis que les rues du centre-ville de Montréal sont régulièrement inondées avec une abondance de fondrières. Rappelons que les chevaux peuvent travailler jusqu'à 9 heures par jours dans ces conditions. De surcroît, selon la SPCA de Montréal, la plupart des chevaux de calèche de Montréal, lors de leur relâche, sont entassés dans des écuries qui ne leur permettent aucune liberté de mouvement²¹. Qui plus est, les règlements²² entourant la calèche n'obligent pas les cochers à suivre un entraînement spécifique, pas plus qu'ils ne les obligent à avoir des aptitudes ou des connaissances quant à la santé ou le comportement des chevaux. Cet environnement précaire cause une myriade d'effets atroces. Nous procéderons, dans les paragraphes qui suivent, à une analyse détaillée des effets physiques et psychologiques causés aux chevaux de calèche à Montréal.

Avant toute chose, il convient de retourner aux sources : d'où viennent ces chevaux? L'entraînement d'un cheval de calèche requiert un investissement majeur de temps, d'efforts et d'argent. La plupart des conducteurs de calèche ne

¹⁹ *Règlement sur les véhicules hippomobiles*, supra, note 14, art. 16(10).

²⁰ *Id.*, art. 4 al. 1.

²¹ Society for the prevention of cruelty to animals, « Downtown Montreal Is No Place For Horses », en ligne: http://www.sPCA.com/?page_id=11533&lang=en (page consultée le 2 avril 2017).

²² *Règlement sur les véhicules hippomobiles*, supra, note 14, art. 7.

peuvent faire de tels investissements, d'autant plus que rien n'indique que ceux-ci porteront leurs fruits. Cela étant, les conducteurs se tournent vers les chevaux déjà entraînés. Anciens chevaux de ferme ou de courses, ces équidés ont déjà subi des années de dur labeur. Au moment de l'achat, il n'est pas rare que ceux-ci souffrent de blessures, par exemple des tendons courbés et tendus, ou de maladies comme l'arthrite. Ces conditions nuisent au bien-être et à la longévité²³ de ces animaux, qui sont déjà lourdement hypothéqués. À preuve, une étude menée par le Carriage Horse Action Committee a démontré que les chevaux de calèche urbaine travaillent en moyenne quatre ans, tandis que les chevaux de police travaillent en moyenne de quinze à vingt ans²⁴. Plus scandaleux encore, ces chevaux de calèche urbaine seront remis aux enchères après leur labeur, où ils seront achetés à des prix dérisoires pour l'abattage. Seuls quelques chevaux jouiront d'une retraite digne de ce nom.

Les souffrances physiques que subissent les chevaux de calèche pourraient aisément être assimilées à de l'abus. Par exemple, les sabots de ces chevaux, qui doivent porter des charges pouvant atteindre jusqu'à mille kilogrammes, font trop souvent l'objet d'un entretien défaillant, ce qui entraîne des maladies naviculaires. Ce type de maladie cause l'inflammation de la navicule, infligeant ainsi de la douleur aux jambes des chevaux, lesquels se mettent alors à boîter. À long terme, cette condition peut entraîner la mort de l'animal²⁵. De plus, les chevaux sont prédisposés à marcher sur des terrains naturels et doux qui absorbent l'impact de chaque pas, et non sur des terrains accidentés comme le sont certaines rues du Vieux-Montréal. Cette coque de force cause des lésions musculo-squelettiques qui seront ressenties dans tout leur corps²⁶. Pour contrer ces effets, les cochers font poser des fers à cheval sur les sabots de leurs bêtes. Cependant, il est plus salubre pour les chevaux de marcher sur des sabots correctement taillés que de marcher sur des fers. Le martèlement quotidien des sabots sur les rues montréalaises peut causer des contusions et des fissures à l'intérieur du sabot, même lorsque ceux-ci sont munis de fers à cheval²⁷. Qui plus est, les chevaux de calèche sont exposés à des quantités considérables de monoxyde de carbone, surtout en période de trafic. Une exposition prolongée à ce genre de vapeurs toxiques est susceptible de laisser des séquelles aux tissus pulmonaires des chevaux, lesquelles se traduisent par des difficultés respiratoires²⁸. *A fortiori*, les chevaux sont exposés à tous les autres polluants qui

²³ Holly Cheever « The Urban Carriage Horse Ride – A 21st Century Anachronism », dans *Humane Society Veterinary Medical Association*, en ligne : http://www.hsvma.org/the_urban_carriage_horse_ride#.WOIUuVPYuRs (page consultée le 2 avril 2017).

²⁴ Coalition to ban horse drawn carriages, « Testimony Before City Council Transportation Committee Re Local Law 89 », en ligne : <http://www.banhdc.org/archives/ch-hist-testimony.html> (page consultée le 2 avril 2017).

²⁵ American Veterinary Medical Association, « Urban Work Horses », en ligne : https://www.avma.org/KB/Resources/Reference/AnimalWelfare/Documents/WEL_UrbanHorsesFactsheet_061014.pdf (page consultée le 2 avril 2017).

²⁶ Equine Advocates, « Carriage Horses: Cruelty Is the Name of the Trade », en ligne : <https://www.equineadvocates.org/the-issues/carriage-horses/> (page consultée le 2 avril 2017).

²⁷ H. Cheever, *supra*, note 25.

²⁸ H. Cheever, *supra*, note 25.

jonchent les rues, comme l'huile et sel de la route, qui, une fois ingérés, peuvent causer d'importants problèmes intestinaux.

Par ailleurs, le *Règlement sur les véhicules hippomobiles*²⁹ prévoit qu'un cheval ne peut être attelé à une voiture si la température atteint ou excède 32 degrés Celsius. Cependant, le Règlement ne fait aucunement mention du facteur humidex. En période estivale, l'humidité relative de la métropole peut osciller entre 50 % et 100 %³⁰, ce qui influe sur la température ressentie. Par exemple, une température de 31 degrés Celsius doublée d'une humidité relative de 80 % pourrait se traduire par une température ressentie de 43 degrés Celsius³¹. Dans sa forme actuelle, le Règlement permet que les chevaux travaillent malgré cette chaleur accablante. Dans un environnement chaud et humide, un cheval de calèche pourra perdre jusqu'à 35 litres de fluide, et dans des situations d'humidité, la capacité de refroidissement par évaporation est considérablement réduite³², ce qui peut mener à des situations d'hyperthermie. En pareilles conditions, les chevaux de calèche nécessitent environ 40 litres pour être suffisamment hydratés³³. Dans les milieux urbains, il est difficile de s'assurer que le cheval aura l'eau nécessaire pour rester adéquatement hydraté. Lorsqu'ils n'ont pas les fluides nécessaires pour transpirer, les chevaux peuvent souffrir d'anhydrose et de surchauffe. Par exemple, le 14 juillet 2015, un cheval de calèche est tombé sur une plaque de métal installée sur la chaussée à l'intersection des rues Notre-Dame et Peel. Accablé par une température de 34 degrés Celsius, le pauvre cheval fut incapable de se relever³⁴. De plus, le Règlement n'aménage aucune balise quant à la température minimale. Alors, même dans des conditions hivernales de moins vingt degrés, le conducteur pourra forcer son animal tirer sa calèche, malgré les risques d'engelure aux sabots³⁵.

Les chevaux doivent également composer avec un phénomène biologique connu sous le nom de « spooking » ou écart. Les chevaux ont une sensibilité aiguë aux stimuli menaçants. Le cheval qui est confronté à de tels stimuli, que ce soit un klaxon de voiture ou un contact physique inattendu, aura le réflexe de ruer et de s'enfuir. Rappelons que les chevaux, qui sont herbivores, sont des animaux de proie qui sont programmés pour détalier à l'approche d'une menace.

²⁹ *Règlement sur les véhicules hippomobiles*, *supra*, note 14, art. 13.

³⁰ Environment and climate change Canada, « Relative Humidity – Hourly data (24 hours) for Montréal », en ligne : https://montreal.weatherstats.ca/charts/relative_humidity-hourly.html (page consultée le 2 avril 2017).

³¹ National Weather Service, « Heat Index – Temperature vs. Humidity », en ligne : https://www.weather.gov/arx/heat_index (page consultée le 2 avril 2017).

³² H. Cheever, *supra*, note 23.

³³ Animal Welfare Institute, « Urban Carriage Horses: Out of Step With Responsible Horse Welfare », en ligne : <https://awionline.org/content/urban-carriage-horses-out-step-responsible-horse-welfare> (page consultée le 2 avril 2017).

³⁴ Sophie-Hélène Lebeuf, « Les chevaux de calèche ont-ils leur place en milieu urbain », dans *Radio-Canada.ca*, en ligne : <http://ici.radio-canada.ca/nouvelle/730045/caleches-chute-cheval-vieux-montreal-plaques-metal-ou-interdiction> (page consultée le 2 avril 2017).

³⁵ Animal Welfare Institute, *supra*, note. 33 ; *Règlement sur les véhicules hippomobiles*, *supra*, note 14, art. 13.

Cet instinct jure avec la rumeur incessante de la ville. Les risques de « spooking » sont imminents quand les chevaux se déplacent dans le trafic quotidien de Montréal. Ce phénomène est d'autant plus préoccupant qu'il peut causer des blessures tant aux chevaux qu'aux passants. Par exemple, le 20 avril 2016, un cheval de calèche pris de peur s'est mis à courir dans les rues de Griffintown. Le pauvre animal a été happé par une voiture³⁶.

Pour s'épanouir pleinement, les chevaux ont besoin de camaraderie et de stimulation sociale. Lorsqu'ils sont confinés dans leur enclos, ils peuvent adopter des comportements destructifs comme des stéréotypes et des vices de stalles³⁷. Par exemple, un rapport du groupe Anti-calèche defense coalition révèle qu'en 2014, un cheval s'est fait frapper par un camion après s'être échappé de l'écurie de Lucky Luc. De plus, les chevaux ont besoin d'espace pour vivre. Le simple fait de brouter librement dans le pâturage stimule leur cerveau. Ces besoins s'inscrivent mal dans le quotidien d'un cheval qui doit tirer une calèche pendant neuf heures par jour sur le bitume de Montréal. Ces conditions sont une source de stress et d'anxiété considérables pour les chevaux.

À la lumière de ce qui précède, il y a lieu de se demander pourquoi il y a toujours des personnes qui sont prêtes à payer pour faire un tour de calèche. Cette popularité des calèches pourrait être attribuable à un phénomène psychologique que l'auteur du livre *Voir son steak comme un animal mort*, Martin Gibert, désigne sous le vocable « dissonance cognitive ». Cette notion de dissonance cognitive désigne l'inconfort mental qui se crée dès que deux croyances, ou une croyance et un comportement s'opposent³⁸. Dans le cas d'espèce, il s'agit d'une incompatibilité entre le respect des droits d'animaux et la participation à l'activité divertissante que sont les calèches. Ne tolérant pas cette dissonance, les humains cherchent à rétablir un équilibre, une consonance, entre leurs comportements et leurs cognitions. Dans le but d'échapper à cette dissonance, l'esprit humain recourt à plusieurs techniques. L'une d'elles consiste à ajouter de nouvelles cognitions conciliantes à la cognition conflictuelle. Par truchement de la « démentalisation » des animaux, les personnes qui font un tour de calèche en viennent à croire que les chevaux ne possèdent pas les facultés nécessaires pour souffrir. Qui plus est, les costumes que portent les chevaux de calèche donnent souvent l'illusion que ceux-ci prennent plaisir à tirer leur voiture. Une autre technique psychologique consiste à ajouter une pensée consonante à la dissonance. Cette approche se traduit par la banalisation d'un phénomène donné. Pour les adeptes de randonnées en calèche, les chevaux ne font l'objet d'aucune maltraitance. Évidemment, dans la

³⁶ Maxime Deland, « Images saisissantes d'une collision entre une voiture et une calèche », dans *TVA Nouvelles*, en ligne : <http://www.tvanouvelles.ca/2016/04/20/images-saisissantes-dune-collision-entre-une-voiture-et-une-caleche> (page consultée le 2 avril 2017).

³⁷ Equimed, *The Equine Psyche*, en ligne : <http://equimed.com/health-centers/behavior/articles/the-equine-psyche> (page consultée le 2 avril 2017).

³⁸ Alain Roy, *Recueil de textes du cours DRT 3016*, Montréal, 2017, p. 224.

conjoncture, il devient de plus en plus difficile de fermer les yeux sur la cruauté dont sont victimes les chevaux de calèche. Enfin, il y a l'argument historique. Les tenants de cette théorie vous diront que les calèches font partie intégrante de l'histoire de Montréal. À cela nous répondrons que l'esclavage, qui fait partie de l'histoire de l'humanité, n'en demeure pas moins condamnable pour autant. Cela étant dit, il y aura toujours des personnes qui croiront que les animaux sont des êtres inférieurs se devant d'être subordonnés à l'Homme.

4. Comparaison pour des pistes de solutions : Québec et New York

À la lecture du Règlement de la Ville de Montréal³⁹, nous constatons que celui-ci, de par son ton laconique, est susceptible de prêter à interprétation. Or, nous parlons ici d'une activité qui a un impact direct sur la santé et le bien-être des chevaux. Voilà pourquoi Montréal aurait tout intérêt à prendre exemple sur les Villes de Québec et de New York. Toutes deux ont su réglementer cette entreprise de façon à ce qu'elle soit correctement encadrée.

Montréal : Ce qui ne va pas

Afin d'établir des comparaisons entre les villes, nous devons d'abord analyser le règlement de notre propre ville. Le quartier Ville-Marie de la Ville de Montréal a adopté un règlement⁴⁰ encadrant les activités des calèches, des chevaux, des cochers et des traîneaux. En raison de son libellé laconique, le règlement n'est pas divisé en articles. Les questions qui, dans les autres règlements, font l'objet de chapitres détaillés sont ici traitées assez brièvement. En effet, en matière de salubrité, la seule obligation est d'avoir un sac pour collecter le crottin⁴¹. Comme nous l'avons vu plus tôt, le passage consacré aux températures favorisant l'exercice de l'activité ne prévoit qu'une seule mesure : entre 9 h et 18 h, lorsque la température excède 30 degrés Celsius, les chevaux ne peuvent travailler. Le règlement ne traite ni du facteur humidex ni des températures négatives. Aussi, la délivrance du permis pour exercer l'activité de calèche se fait sur seule présentation au bureau Accès Montréal. Les questions traitant de la santé de l'animal et des visites chez le vétérinaire sont quant à elles laissées en suspens.

À noter que le règlement renvoie au *Règlement sur les véhicules hippomobiles*⁴². Ce dernier précise certains aspects qui, malheureusement, ne sont pas abordés dans le règlement de référence. En effet, pour la délivrance du permis, les

³⁹ *Règlement sur les véhicules hippomobiles, supra*, note 14.

⁴⁰ Ville-Marie – Calèches, cheval cocher et traîneau, Ville de Montréal, Banque d'information 311.

⁴¹ *Id.*, chapitre salubrité.

⁴² *Règlement sur les véhicules hippomobiles, supra*, note 14, art. 13 al. 2.

conditions sont plus détaillées, soit l'état du véhicule, la sécurité des passagers, ainsi que la propreté⁴³. Le paragraphe 5 de l'article 3⁴⁴ rappelle l'obligation de ferrer les quatre sabots, l'identification par bracelet et la nécessité d'obtenir une attestation d'un vétérinaire confirmant que l'équidé est bien exempt de maladie et de plaies. Les agents de la paix et les fonctionnaires ont un devoir d'intervention s'ils constatent que l'animal ne respecte pas les critères⁴⁵. Quoique louables, ces mesures sont insuffisantes. Qui plus est, il convient de porter une attention toute particulière à l'absence de concordance entre les deux règlements. En effet, l'article 13 *in fine* du *Règlement hippomobile* ne comprend pas les mêmes instructions quant au temps de travail par excès de chaleur. Il est question d'une interdiction de travailler lorsque la température atteint ou excède les 32 degrés Celsius, de 6 heures à 18 heures. Encore une fois, le Règlement ne tient pas compte du facteur humidex. ne question demeure : lequel des deux règlements s'applique?

En cas d'infraction, des pénalités sont prévues à l'article 23⁴⁶; de 100 à 300 dollars pour la première infraction, de 300 à 500 dollars lors d'une première récidive et, enfin, de 500 à 1000 dollars pour toute autre récidive. Une amende de 1000 dollars a-t-elle réellement déjà été imposée? Il s'agit là de pénalités ridiculement basses comparativement à celles qui sont infligées dans les autres villes. Cette constatation nous amène à l'analyse de la réglementation de la Ville de Québec, qui, comme nous l'avons mentionné plus tôt, prévoit un encadrement sévère assurant santé et bien-être aux animaux.

Québec : réglementation sévère, le premier pas à faire

Il faut savoir que tout ce dont traite la législation montréalaise est présent dans celle de Québec. Pour cette raison, nous nous attarderons essentiellement sur les points qui pourraient servir de modèle à la Ville de Montréal. Nous focaliserons notre analyse sur la santé et le bien-être. *Le Journal de Montréal* a interviewé une vétérinaire, la D^{re} Audrey Hébert-Gingras, mandatée par la Ville de Québec. Celle-ci nous confirme « que la réglementation sévère de la Ville de Québec lui donne « tout le pouvoir nécessaire » pour veiller au bien-être des chevaux.⁴⁷ » Ils sont protégés par cette réglementation prévue pour leur bien-être :

⁴³ *Règlement sur les véhicules hippomobiles*, supra, note 14, art. 3.

⁴⁴ *Id.*, art. 3(5).

⁴⁵ *Id.*, art. 14.

⁴⁶ *Id.*, art. 23.

⁴⁷ Marie Christine Trotter, « Calèches : Québec meilleure que Montréal? », dans *Journal de Montréal*, 26 juillet 2016, en ligne : <http://www.journaldemontreal.com/2016/07/25/caleches-quebec-meilleure-que-montreal> (page consultée le 5 avril).

Par exemple des chevaux sont envoyés à l'écurie pendant 10 jours dès qu'une petite plaie est formée par le frottement d'un harnais. En été, la D^{re} Hébert-Gingras n'hésite pas à arrêter les calèches si elle voit que les chevaux ont trop chaud, même si la température n'atteint pas les 32 °C requis⁴⁸.

L'article premier⁴⁹ mérite d'être étudié, car chaque terme est défini, ce qui laisse peu de place à l'interprétation. De plus, le règlement de référence de la Ville de Québec, contrairement à celui de Montréal, énumère à son article 3 les conditions nécessaires à la délivrance du permis. Il est entre autres question d'un sac à avoine en bon état, ainsi que d'un coffre contenant étrille, brosse et couverture pour l'animal. Les articles 7 et 8 viennent compléter ces conditions en imposant un examen complet de l'animal par un vétérinaire. Celui-ci inclut entre autres un examen cardiovasculaire, respiratoire, un test de Coggins, etc. Les délais et dates d'examens sont également précisés. Enfin, le règlement de Québec, contrairement à celui de Montréal, fournit la formule pour calculer le poids de l'animal. En somme, le règlement de la Ville de Québec est plus strict et plus détaillé que celui de la Ville de Montréal.

Par ailleurs, la question de l'attelage s'étale sur plusieurs articles, qui décrivent les devoirs du détenteur de permis. Le règlement impose un temps de repos suffisant pour l'animal⁵⁰. Bien que cette disposition puisse facilement porter à interprétation, nous considérons qu'il est important de la relever, puisqu'aucune disposition du genre n'est prévue à la réglementation de Montréal. En ce qui a trait aux périodes d'attelage, en remplacement de l'article 13⁵¹, l'article 2 du *Règlement modifiant le règlement sur les véhicules hippomobiles* précise que désormais du « 1^{er} juin au 30 septembre, un cheval ne peut être attelé plus de 9 heures entre 7 h 30 et 1 h le lendemain. Tandis que pour la période du 1^{er} octobre au 31 mai, un cheval ne peut être attelé plus de 15 heures consécutives ni l'être deux jours consécutifs. » Aucun départ n'est possible avant 9 h et après minuit⁵². Il nous semble inutile de vous faire remarquer la précision de cette disposition par rapport à la législation montréalaise.

À cela s'ajoute l'article 13.1 du règlement de la Ville de Québec,⁵³ qui interdit l'utilisation des chevaux lorsque les températures atteignent ou excèdent 32 ou 42 degrés Celsius (incluant le facteur humidité), ou -20 degrés Celsius. Le détenteur de permis a des obligations quant à l'installation de l'attelage, lequel doit être mis correctement de façon à permettre au cheval de respirer⁵⁴ et à ne pas blesser ce dernier⁵⁵. De plus, on précise de quelle manière et quand l'on

⁴⁸ M.-C. Trottier, *supra*, note 47.

⁴⁹ *Règlement sur les véhicules hippomobiles*, *supra*, note 14, art. 1.

⁵⁰ *Id.*, art. 12.

⁵¹ *Id.*, art. 13.

⁵² *Id.*, art. 49.

⁵³ *Id.*, art. 13.1.

⁵⁴ *Id.*, art. 64.

⁵⁵ *Id.*, art. 14.

doit laisser boire l'animal⁵⁶. Le Règlement balise également le nombre de passagers à bord de la calèche et interdit même le transport d'un nombre supérieur à celui autorisé⁵⁷, ce qui ne laisse aucune place à interprétation. Bien qu'elles coulent de source, ces mesures semblent avoir échappé à la Ville de Montréal.

En plus des différentes obligations de surveillance de la part de la direction à Québec⁵⁸ et des fonctionnaires et agents de la paix à Montréal, l'article 80.2⁵⁹ impose ce même devoir aux cochers envers les autres cochers. En effet, ils sont dans l'obligation de communiquer de façon immédiate tout incident impliquant un cheval. Nous sommes donc dans un cadre de vigilance accrue où tout évènement peut être rapporté par quelqu'un du milieu.

Contrairement à celles de Montréal, les infractions et pénalités prévues au règlement de Québec, en plus d'être spécifiquement centrées sur la santé et le bien-être de l'animal, jouent un rôle dissuasif. En effet, en vertu de l'article 86.1⁶⁰, quiconque contrevient aux articles sur le bien-être et la santé de l'animal s'expose à une pénalité de l'ordre de 400 à 1000 dollars pour la première infraction, et de 500 à 2000 dollars en cas de récidive. La somme de l'amende est supérieure de 1000 dollars au maximum qui peut être imposé en cas de deuxième récidive à Montréal. De plus, l'amende peut être imposée pour chaque jour que dure l'infraction. L'article 87⁶¹, quant à lui, prévoit d'importantes amendes pour les détenteurs de permis d'exploitation qui se permettent de contrevenir au Règlement, à l'ordre de la direction ou à celui du vétérinaire. Il s'agit d'un montant fixe pour la première infraction et la seconde récidive, soit respectivement 1000 et 2000 dollars. Ici encore, l'amende pourra être imposée pour chaque jour que dure l'infraction. Le véritable encadrement de l'activité de calèche apparaît clairement ici avec des pénalités importantes pour toutes infractions.

Enfin, plusieurs articles ciblent la possibilité de diminution du nombre de permis délivrés⁶². Il s'agit là d'un tremplin donnant la possibilité de réduire de façon progressive le nombre de permis délivrés. Même si ce nombre n'est pas comparable (23 en comprenant calèches et diligences à Québec⁶³ contre 95, après réduction de moitié, à New York), il reste que New York peut se targuer d'avoir mis en place ce processus.

⁵⁶ *Règlement sur les véhicules hippomobiles, supra*, note 14, art. 80.3.

⁵⁷ *Id.*, art. 70 et 79.

⁵⁸ *Id.*, art. 16.

⁵⁹ *Id.*, art. 80.2.

⁶⁰ *Id.*, art. 86.1.

⁶¹ *Id.*, art. 87.

⁶² *Id.*, art. 23, 24, 26 et 84.

⁶³ *Id.*, art 26.

New York : solutions intéressantes

Sans aborder la législation new-yorkaise dans son intégralité, nous considérons important de mentionner quelques initiatives de la part de cette ville, qui, bien que ce soit à plus grande échelle, souffre de la même problématique. Premièrement, il faut savoir que la Ville a proposé de mettre en place un système de vacances obligatoires pour les chevaux. En effet, en vertu du paragraphe g) 2)⁶⁴ de la proposition d'amendement du code administratif de la Ville de New York en ce qui a trait à l'opération des calèches à chevaux des membres du conseil, tous les chevaux travaillant dans l'industrie de la calèche doivent bénéficier d'un minimum de cinq semaines de repos. De plus, et surtout, la proposition Intro-573-A permet de réduire de moitié le nombre de chevaux de calèche, de 180 à 95 chevaux, mais seulement 75 travailleraient quotidiennement⁶⁵. Toujours dans le but de resserrer l'encadrement, le nombre d'heures de travail par jour a aussi été revu et limité à neuf heures⁶⁶.

Le maire de New York, Bill de Blasio, avait proposé lors de sa campagne en 2014 que les chevaux de calèche soient remplacés par des calèches électriques. Il n'a malheureusement pas eu gain de cause, ce qui a mené à l'accord incluant la réduction de moitié du nombre de calèches. Toutefois en juillet passé, à Montréal, un propriétaire de calèche électrique a tenté cette initiative « pour offrir des tours guidés sans cruauté animale⁶⁷ ». Maître Alana Devine, directrice de la défense des animaux de la SPCA de Montréal, appuie cette initiative qu'elle qualifie d'une « formidable alternative ». Mais cette calèche électrique a fait l'objet de plaintes, une d'elles a pour motif le fait qu'il « faut entendre le bruit des sabots du cheval »⁶⁸... New York et Québec représentent des pistes de solutions et d'avancée pour la réglementation montréalaise qui est clairement en retard sur ce sujet comparativement aux autres grandes villes.

Conclusion

La vision romantique d'une balade en calèche dans le Vieux-Montréal, aussi séduisante soit-elle, ne justifie pas l'aveuglement volontaire de la Ville de Montréal quant à réalité de l'industrie des chevaux de calèche. Les règles juridiques qui régissent actuellement ces chevaux ne respectent pas véritablement les impératifs biologiques et sociaux de ces animaux. Le droit positif à leur égard est inadéquat et présente des failles qu'il conviendrait de colmater. Le

⁶⁴ Proposed Int. No. 573-A, New York City Council, 22 janvier 2016, par. g) 2).

⁶⁵ ASPCA NYC, « Speaking Up for Carriage Horses in New York City », dans *ASPCA*, en ligne : <https://www.aspcanyc.org/blog/speaking-carriage-horses-new-york-city> (page consultée le 3 avril 2017).

⁶⁶ Proposed Int. No. 573-A, *supra*, note 64, par. g) 1).

⁶⁷ Marie Christine Trottier, « Calèches électriques : l'avenir de l'industrie? », dans *TVA Nouvelles*, 21 juillet 2016, en ligne : <http://www.tvanouvelles.ca/2016/07/21/caleches-electriques-lavenir-de-lindustrie> (page consultée le 3 avril 2017).

⁶⁸ *Ibid.*

Règlement de la Municipalité Ville Marie de Montréal ainsi que le Règlement sur les véhicules hippomobiles, de par leur manque de concision, échouent à protéger les besoins impératifs biologiques des chevaux. Mais ce dernier déroge à la Loi BÊSA en ce qu'il se révèle insuffisant pour assurer la santé, la sécurité et le bien-être des chevaux. Qui plus est, les pénalités imposées en cas d'infraction ne sont pas assez élevées. Bien évidemment, l'histoire a démontré que la solution impulsive d'imposer un moratoire d'un an n'est guère plus efficace que ne l'est un cautère sur une jambe de bois. Nous suggérons plutôt de procéder de manière progressive, c'est-à-dire de commencer par resserrer et mieux encadrer l'industrie des chevaux de calèche en améliorant le Règlement sur les véhicules hippomobiles ainsi que celui de la municipalité Ville Marie actuellement en vigueur afin d'éviter que, du jour au lendemain, les chevaux ne se retrouvent à l'abattoir, et leurs propriétaires, sans emplois. Ensuite, le but ultime serait de viser l'enrayement total, mais graduel, de la pratique.

TABLE DE LA LÉGISLATION

Textes québécois

Code civil du Québec, L.Q. 1991, c. 62

Loi sur le bien-être et la sécurité de l'animal, RLRQ, c. B-3.1

P.L. 54, *Loi visant l'amélioration de la situation juridique de l'animal*, 1^{ière} sess., 41^e lég., Québec, 2015 (sanctionné le 4 décembre 2015), L.Q. 2016, c. 35

Règlement sur les véhicules hippomobiles, R.R.V.M., c. V-1

Règlement sur les véhicules hippomobiles, R.R.V.Q., c. V-1, art. 1

Ville-Marie – Calèches, cheval cocher et traîneau, Ville de Montréal, Banque d'information 311

Textes internationaux

Proposed Int. No. 573-A, New York City Council, 22 janvier 2016, par. g) 2)

BIBLIOGRAPHIE

Monographies et ouvrages collectifs

ROY, A. *Recueil de textes du cours DRT 3016*, Montréal, 2017, p. 224

Articles de revue et études d'ouvrages collectifs

AMERICAN VETERINARY MEDICAL ASSOCIATION. *Urban Work Horses*. En ligne :

<https://www.avma.org/KB/Resources/Reference/AnimalWelfare/Documents/WEL_UrbanHorsesFactsheet_061014.pdf> (consulté le 2 avril 2017)

ANIMAL WELFARE INSTITUTE. *Urban Carriage Horses: Out of Step With Responsible Horse Welfare*. En ligne :

<<https://awionline.org/content/urban-carriage-horses-out-step-responsible-horse-welfare>> (consulté le 2 avril 2017)

ASPCA NYC. « Speaking Up for Carriage Horses in New York City. » ASPCA. 22 janvier 2016. En ligne :

<<https://www.aspca.org/blog/speaking-carriage-horses-new-york-city>> (consulté le 3 avril 2017)

COALITION TO BAN HORSE DRAWN CARRIAGES. *Testimony Before City Council Transportation Committee Re Local Law*

89. Novembre 1993. En ligne : <<http://www.banhdc.org/archives/ch-hist-testimony.html>> (consulté le 2 avril 2017)

- CHEEVER, H. « The Urban Carriage Horse Ride – A 21st Century Anachronism. » *Humane Society Veterinary Medical Association*. Février 2014. En ligne :
<http://www.hsvma.org/the_urban_carriage_horse_ride#.W0IUuVPYuRs> (consulté le 2 avril 2017)
- DELAND, M. « Images saisissantes d’une collision entre une voiture et une calèche. » *TVA Nouvelles*. Avril 2016. En ligne : <<http://www.tvanouvelles.ca/2016/04/20/images-saisissantes-dune-collision-entre-une-voiture-et-une-caleche>> (consulté le 2 avril 2017)
- ENVIRONMENT AND CLIMAT CHANGE CANADA. *Relative Humidity – Hourly data (24 hours) for Montréal*. En ligne :
<https://montreal.weatherstats.ca/charts/relative_humidity-hourly.html> (consulté le 2 avril 2017)
- EQUIMED. *The Equine Psyche*. Janvier 2010. En ligne : <<http://equimed.com/health-centers/behavior/articles/the-equine-psyche>> (consulté le 2 avril 2017)
- EQUINE ADVOCATES. *Carriage Horses: Cruelty Is the Name of the Trade*. En ligne:
<<https://www.equineadvocates.org/the-issues/carriage-horses/>> (consulté le 2 avril 2017)
- LEBEUF, S.-H. « Les chevaux de calèche ont-ils leur place en milieu urbain. » *Radio-Canada.ca*. Juillet 2015. En ligne :
<<http://ici.radio-canada.ca/nouvelle/730045/caleches-chute-cheval-vieux-montreal-H.-metal-ou-interdiction>>
(consulté le 2 avril 2017)
- NATIONAL WEATHER SERVICE. *Heat Index – Temperature vs. Humidity*. En ligne :
<https://www.weather.gov/arx/heat_index> (consulté le 2 avril 2017)
- SOCIETY FOR THE PREVENTION OF CRUELTY TO ANIMALS, *Downtown Montreal Is No Place For Horses*. En ligne :
<http://www.sPCA.com/?page_id=11533&lang=en> (consulté le 2 avril 2017)
- TOURISM MONTREAL. *Montreal Annual Report 2015*. En ligne : <http://documents.tourisme-montreal.org/Montreal-Tourism/R-and-D/Statistics/EN/rapport-2015_EN.pdf> (consulté le 2 avril 2017)
- TROTTIER, M.-C. « Calèches électriques : l’avenir de l’industrie? » *TVA Nouvelles*. 21 juillet 2016. En ligne :
<<http://www.tvanouvelles.ca/2016/07/21/caleches-electriques-lavenir-de-lindustrie>> (consulté le 3 avril 2017)
- TROTTIER, M.-C. « Calèches : Québec meilleure que Montréal? » *Journal Montréal*. 26 juillet 2016. En ligne :
<<http://www.journaldemontreal.com/2016/07/25/caleches-quebec-meilleure-que-montreal>> (consulté le 5 avril)