

TRIBUNAL D'APPEL DES TRANSPORTS DU CANADA

ENTRE :

Compagnie de chemins de fer nationaux du Canada, requérant(e)

- et -

Ministre des transports, intimé(e)

LÉGISLATION :

Loi sur la sécurité ferroviaire, L.R.C. (1985), ch. 32 (4e suppl.), paragraphe 31(3)

**Décision à la suite d'une révision
Gary Drouin**

Décision : le 12 juillet 2016

Référence : *Compagnie de chemins de fer nationaux du Canada c. Canada (Ministre des Transports)*, 2016 TATCF 19 (révision)

Affaire entendue à : Québec (Québec), le 23 mars 2016

DÉCISION ET MOTIFS À LA SUITE DE LA RÉVISION

Arrêt : Le ministre des Transports n'a pas prouvé selon la prépondérance des probabilités qu'il était justifié d'émettre un ordre applicable en permanence à l'égard de la requérante. Le Tribunal renvoie donc le dossier au ministre pour qu'il en fasse à nouveau l'examen.

I. HISTORIQUE

[1] Le 11 juin 2015, M. Mario Bernier, inspecteur de l'exploitation ferroviaire à Transports Canada, signifiait à la Compagnie de chemins de fer nationaux du Canada (le CN), l'avis assorti d'un ordre dont sont tirés les extraits suivants :

Le CN effectue des manœuvres régulières sur le passage à niveau situé au mille 0.29 de la voie CL77 du triage de Limoilou. Un très grand nombre de gens en vélo et à pied sont bloqués par ces mouvements pour des périodes excédant parfois ce qui est permis par le Règlement d'exploitation ferroviaire du Canada (REFC). Certaines personnes utilisant le passage à niveau ont été observées, le 9 juin 2015, traversant sous les bras d'attelages d'un mouvement à l'arrêt sur le dit passage à

niveau. À mon avis et selon ces observations, les manœuvres effectuées sur ce passage à niveau ainsi que le nombre de gens qui l'utilisent font en sorte qu'un risque imminent à la sécurité ferroviaire est présent.

[...]

J'ordonne donc ce qui suit à Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada : Au passage à niveau du mile 0.29 de la voie CL 77 du triage de Limoilou, ne laisser aucun mouvement qui s'immobilise sur le passage à niveau reprendre la marche sans que le passage à niveau soit protégé des deux côtés, par des employés pour assurer la protection du public. Ces employés doivent être en mesure de communiquer avec l'équipe de train pour empêcher tout déplacement en cas d'intrusion.

[2] Le 18 juin 2015, conformément à l'article 31.1 de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*, L.R.C. (1985), ch. 32 (4^e suppl.) (*LSF*), le CN déposait auprès du Tribunal d'appel des transports du Canada (Tribunal) une requête en révision de l'avis assorti d'un ordre du 11 juin 2015.

II. LOIS ET RÈGLEMENTS

[3] Le paragraphe 31(3) de la *LSF*, en vigueur au 11 juin 2015, disposait ce qui suit :

31. (3) L'inspecteur transmet à la compagnie ou à tout propriétaire ou locateur de matériel ferroviaire un avis pour l'informer de son opinion et des motifs de celle-ci, lorsqu'il estime que l'exploitation de ses lignes de chemin de fer ou de son matériel ferroviaire compromet la sécurité ou la sûreté ferroviaires. S'il est convaincu que le risque est imminent, il peut en outre, dans l'avis, ordonner à la compagnie ou à la personne concernée d'empêcher l'utilisation de ces lignes ou du matériel visé, ou de faire en sorte qu'ils ne soient utilisés qu'à certaines conditions, tant que le risque ne lui paraîtra pas écarté.

[4] L'avis assorti d'un ordre du 11 juin 2015, émis en vertu du paragraphe 31(3) de la *LSF*, parle d'un « risque imminent à la sécurité ferroviaire ». Le paragraphe 4(4.1) de la *LSF* définit un tel risque comme étant « une situation dans laquelle une personne pourrait être blessée ou tomber malade, l'environnement pourrait être compromis ou des biens matériels pourraient être endommagés », et ce « dans les cas où cette situation existe déjà ».

III. PREUVE

A. Ministre

[5] Le Tribunal enregistre à titre de pièce M-1 un exemplaire de la *LSF* dans sa version en vigueur le 11 juin 2015 puisque cette version a été modifiée quelques jours plus tard, soit le 18 juin 2015.

(1) ***M. Mario Bernier***

[6] M. Bernier est depuis deux ans inspecteur de la sécurité ferroviaire désigné par le ministre des Transports en vertu du paragraphe 27(1) de la *LSF*. Préalablement, il occupait le poste de chef de train pour le Chemin de fer Canadien Pacifique.

[7] M. Bernier dépose l'avis assorti d'un ordre du 11 juin 2015 (pièce M-2) et en fait la lecture.

[8] M. Bernier dépose également le courriel du 11 juin 2015 par lequel il transmettait au CN l'avis assorti d'un ordre et un schéma de la cour de triage de Limoilou sur lequel sont représentés les différentes voies ferrées, la piste cyclable/pédestre et le passage à niveau en cause dans la présente affaire, signalé par une croix (pièce M-3).

[9] M. Bernier confirme que son gestionnaire, M. Robert Gaudet, lui a demandé de faire une inspection du passage à niveau suite à la parution d'articles de journaux et la diffusion d'un reportage au bulletin de nouvelles de la chaîne de télévision TVA.

[10] Le 28 janvier 2015, M. Bernier a observé à deux reprises la non-conformité à la règle 103(d) du « Règlement d'exploitation ferroviaire du Canada » (REFC), soit l'occupation d'un passage à niveau pendant plus de cinq minutes par un train arrêté au cours de manœuvres.

[11] Les entretiens effectués auprès d'employés du CN ce jour-là par M. Bernier aux fins de son enquête ont révélé entre autres choses ce qui suit :

- il arrive régulièrement aux trains de rester trop longtemps sur le passage à niveau lorsque des manœuvres sont effectuées;
- il est déjà arrivé à un employé de la partie requérante de retenir une personne en mettant la main sur son épaule alors qu'elle essayait de passer sa poussette au-dessus des bras d'attelage d'un wagon au passage à niveau;
- la piste peut servir à environ une cinquantaine d'utilisateurs par heure en hiver et jusqu'à 400 par heure en été.

[12] M. Bernier confirme qu'il a fait parvenir une lettre signalant les non-conformités à M. Gilbert Dunberry, surintendant pour le CN à Québec. Il rapporte que M. Dunberry lui aurait indiqué que les manœuvres étaient plus longues pendant l'hiver à cause du froid et du respect de la réglementation de Transports Canada pour la vérification des freins, d'où les délais sur le passage à niveau. M. Dunberry devait entamer des discussions avec la ville de Québec pour fermer la piste l'hiver.

[13] M. Bernier est retourné faire une inspection du passage à niveau les 9 et 10 juin 2015. Lors des deux jours, il a observé des non-conformités à la règle 103(d) du REFC en ce qui a trait au temps d'arrêt sur le passage à niveau et l'intrusion sur la voie ferrée de piétons cherchant à contourner un train immobilisé sur le passage à niveau.

[14] M. Bernier rapporte que, le 9 juin, alors qu'il documentait une non-conformité à la règle 103(d) en filmant un train occupant le passage à niveau plus de cinq minutes alors que des gens attendaient, il a vu deux coureurs approcher puis longer la voie par intrusion pour contourner le train. Entrevoyant le risque que ces individus décident finalement de passer entre deux wagons de ce long train, M. Bernier a alors décidé d'arrêter de filmer et de les rattraper pour les empêcher. Lorsqu'il est parvenu à leur niveau, un des individus est parti en courant dans l'autre sens et il a vu l'autre individu accroupi entre les wagons de l'autre côté de la voie. Le train a alors recommencé à bouger.

[15] À l'appui de son témoignage, M. Bernier présente la séquence vidéo qu'il a réalisée le 9 juin 2015 (pièce M-5), sur laquelle on voit des personnes qui attendent au passage à niveau et

deux autres qui passent devant la locomotive par intrusion le long de la voie ferrée. M. Bernier présente également deux photos prises le même jour (pièce M-6), la première montrant un individu le long de la voie à côté du train, et la deuxième, le même individu, toujours le long de la voie ferrée mais de l'autre côté du passage à niveau.

[16] M. Bernier présente un formulaire intitulé « Railway Safety Inspector Decision Making Checklist » (liste de vérification aux fins de décision de l'inspecteur de la sécurité ferroviaire, pièce M-7). M. Bernier explique que ce formulaire est un outil de travail qui aide l'inspecteur de la sécurité ferroviaire à déterminer si une situation observée présente un danger imminent.

[17] M. Bernier explique que l'avis assorti d'un ordre ne se voulait pas punitif mais visait plutôt à assurer la sécurité des utilisateurs du passage à niveau. Le jour même où l'avis a été délivré, M. Bernier a précisé à la requérante qu'en ce qui concerne les personnes chargées de la surveillance du passage à niveau aux termes de l'ordre, il n'était pas nécessaire qu'il s'agisse d'employés du CN mais simplement que ces personnes soient en mesure de communiquer avec l'équipage dans la locomotive afin d'avertir s'il avait une intrusion sur la voie ferrée ou sous les wagons.

[18] M. Bernier confirme qu'en date du 23 mars, jour de l'audience, l'ordre demeure en vigueur et le CN n'a démontré d'aucune manière que le risque était éliminé.

(2) Contre-interrogatoire de M. Bernier

[19] M^e Landry demande à M. Bernier le nombre d'utilisateurs de la piste pendant son inspection du 28 janvier 2015, qui était d'une durée de quatre heures. M. Bernier confirme qu'il n'a pas compté le nombre d'utilisateurs de la piste au passage à niveau car son inspection visait à observer l'équipe de train. Toutefois, il rapporte, de mémoire, avoir vu entre 10 et 20 utilisateurs, mais sans être en mesure de donner un chiffre précis.

[20] Lors de l'inspection du 29 janvier 2015, l'inspecteur Bernier n'a observé aucun mouvement ferroviaire ni aucun utilisateur de la piste.

[21] C'est M. Tremblay de la Police du CN qui a informé M. Bernier qu'il peut y avoir jusqu'à 50 utilisateurs par l'heure en hiver et jusqu'à 400 en été.

[22] M^e Landry demande à M. Bernier s'il a une copie des procédures qui déterminent quand un suivi doit être effectué par un inspecteur. M. Bernier confirme qu'il n'a pas sur lui la procédure.

[23] M. Bernier confirme que le 9 juin 2015, il a observé un nombre considérable d'utilisateurs de la piste mais un seul comportement dangereux au passage à niveau. Il confirme également avoir discuté avec un collègue inspecteur à savoir s'il devait émettre un ordre ou non. Il est retourné au passage à niveau le lendemain et suite à ses observations, a décidé d'émettre l'avis assorti d'un ordre au CN.

[24] M. Bernier confirme que le 9 juin, une personne avait traversé entre deux wagons ou sous les bras d'attelage et que le 10 juin, il n'avait pas observé de comportement dangereux.

[25] M. Bernier confirme qu'il n'a aucune donnée sur le nombre d'utilisateurs de la piste (piétons, cyclistes, etc.) qui empruntent le passage à niveau le soir ou la nuit mais que l'ordre s'applique 24 heures sur 24, 7 jours par semaine et 365 jours par année.

[26] M. Bernier explique le formulaire constituant la pièce M-7 et la méthode de calcul pour déterminer le niveau de risque et comment il est parvenu à conclure qu'il y avait un [traduction] « risque hautement probable ».

[27] M. Bernier confirme à M^e Landry que selon lui, l'avis assorti d'un ordre constituait le meilleur outil pour résoudre le danger au passage à niveau.

[28] Interrogé sur les raisons qui l'ont amené à émettre l'avis assorti d'un ordre, M. Bernier répond :

Avec l'information que j'avais eue de l'équipe de train, du policier, des articles de journaux, les observations que j'ai vues me confirmaient que c'étaient des manœuvres régulières, des non-conformités régulières. L'observation que j'ai vu des gens impatients qui ont essayé de traverser, qui font fi de la signalisation fait croire qu'il y avait un risque imminent à la sécurité qui devrait être adressé.

[29] M. Bernier confirme qu'il n'était pas au courant de l'entente entre la Ville de Québec et le CN sur le passage à niveau en question et qu'il n'a pas fait de vérification en vue de déterminer qui était responsable du passage à niveau.

[30] Le Tribunal accepte en preuve une série de courriels internes de Transport Canada portant sur l'ébauche d'avis assorti d'un ordre signé par M. Bernier. Dans un courriel daté du 10 juin 2015, le gestionnaire de M. Bernier écrit : [traduction] « On prépare actuellement l'ébauche de l'avis assorti d'un ordre ». M^e Landry demande comment l'ébauche de l'avis assorti d'un ordre pouvait être en cours de rédaction alors que M. Bernier effectuait une inspection à Québec. M. Bernier explique qu'il a consulté son gestionnaire et d'autres employés du ministère à Ottawa pour obtenir des conseils autant au niveau des questions d'ingénierie que du vocabulaire à utiliser. Il précise que la décision finale lui revient.

B. Requérente

(1) M. Pierre Bergeron

[31] M. Bergeron dépose son *curriculum vitae* en preuve (pièce A-2) et résume brièvement ses antécédents professionnels. Inspecteur au service de la Police du CN, il était directeur régional responsable du Québec et de l'Ontario en 2015.

[32] M. Bergeron explique l'historique et le contexte de la piste cyclable qui traverse la cour de triage de Limoilou en s'appuyant sur une vue aérienne de la zone (pièce A-3). Dans les années 90, la Ville de Québec a développé un réseau de pistes cyclables. À l'époque, les piétons qui avaient à passer de l'autre côté de la zone industrielle avaient un détour de trois ou quatre kilomètres à faire à moins de traverser illégalement la cour de triage, ce que faisait bon nombre d'entre eux. Le CN a donc vendu une partie du terrain à la Ville de Québec qui y a aménagé la piste cyclable.

[33] L'acte de vente du terrain est déposé en preuve (pièce A-4). M. Bergeron explique que le terrain devenait la responsabilité de la ville de Québec et que trois passages à niveau ont été créés lors de l'aménagement de la piste cyclable.

[34] Le résultat de cette démarche par le CN et la Ville de Québec a été de canaliser la circulation des piétons et cyclistes sur une piste faisant partie du réseau global de pistes cyclables appartenant à la Ville de Québec.

[35] M. Bergeron confirme que depuis 1999 il n'y a pas eu d'incident ferroviaire ayant occasionné de blessures ou de décès au passage à niveau en question.

[36] Transports Canada, la Ville de Québec et la Police de Québec ont dialogué et collaboré afin d'encadrer la circulation des piétons et cyclistes. Il y a eu une grande diminution du nombre d'intrusions dans la cour de triage après l'ouverture de la piste cyclable.

[37] M. Bergeron donne l'exemple d'endroits où la Ville de Québec, ayant jugé que c'était des endroits qui étaient dangereux pour les piétons (notamment les écoliers), a pris les mesures nécessaires afin de diminuer le risque, et ce sans aucuns frais pour le CN. Pour sa part, le CN aide à la formation des brigadiers afin de les sensibiliser au danger présent aux passages à niveau.

[38] M. Bergeron confirme le nombre estimatif de piétons utilisant le passage à niveau : entre 300 et 400 personnes par heure en été et considérablement moins en hiver puisque la piste n'est pas dégagée, soit approximativement 50 par heure. La nuit (entre 21 h et 5 h 30), moins de 10 personnes empruntent le passage selon l'analyse que le service de la Police du CN a effectuée.

[39] M. Bergeron déclare que la Police de Québec se présente à la cour de triage de Limoilou une fois par année pour discuter et échanger. Les policiers de la Ville de Québec en vélo qui sont présent au passage à niveau font plutôt de la sensibilisation que de la répression.

[40] M^e Landry demande à M. Bergeron de formuler ses observations quant à l'extrait suivant d'une lettre de Transports Canada datée du 1^{er} juin 2001, adressée au CN et à la Ville de Québec (pièce A-5) :

Afin de changer les comportements délinquants et de sensibiliser les utilisateurs de cette piste, la [Communauté Urbaine de Québec] a indiqué que leurs patrouilleurs seraient appelés à porter, dans l'immédiat une attention particulière plus importante à ces passages.

[41] M. Bergeron confirme qu'en vertu des articles 26.1 et 26.2 de la *LSF*, les policiers sont en mesure d'émettre des constats d'infraction. M. Bergeron confirme qu'ils ont émis quelque deux mille constats l'an dernier pour le Québec, dont environ 50 à 100 pour le passage à niveau de Limoilou.

(2) Contre-interrogatoire de M. Bergeron

[42] À la demande de M. Villemure, représentant du ministre, M. Bergeron fait la lecture de la première condition énoncée à la page 6 de l'acte de vente du terrain à la Ville de Québec (pièce A-4) :

Que la Ville s'engage à assumer les frais de construction et d'entretien des passages à niveau et des systèmes de protection automatiques conformément à toutes les exigences du Canadien National et de toute autorité compétente étant entendu que ces travaux seront exécutés par le Canadien National, conformément à l'arrêté ci-haut mentionné.

[43] M. Bergeron confirme qu'il y a un système de protection en place sur la piste cyclable, que c'est le CN qui en a fait l'installation et que la ville de Québec a payé les frais relatifs aux travaux.

[44] M. Bergeron mentionne une autre condition de l'entente, soit :

Que la Ville s'engage à ne pas gêner l'exploitation, l'entretien ou l'usage de l'emprise et des voies ferrées.

[45] M. Bergeron déclare que selon lui, « clairement, selon le contrat, les usagers de la piste briment l'exploitation du chemin de fer ».

IV. ARGUMENTS

A. Ministre

[46] M. Villemure explique le régime de la *LSF* sur lequel M. Bernier s'est fondé pour prendre sa décision de délivrer un avis assorti d'un ordre à la requérante, notamment le paragraphe 31(1), cité plus haut.

[47] M. Villemure rappelle également la définition du risque au sens de la *LSF* : « tout danger ou toute condition qui pourrait éventuellement constituer une situation dans laquelle une personne pourrait être blessée », en précisant que le risque est dit imminent dans les cas où une telle situation existe déjà. M. Villemure souligne qu'il s'agit d'une définition très importante dans la mesure où le pouvoir exercé par l'inspecteur d'émettre l'ordre en question dans la présente affaire tournait autour de cette définition.

[48] M. Villemure passe ensuite en revue la preuve déposée en faisant valoir que personne n'a témoigné pour la requérante de manière à contredire le témoignage de M. Bernier.

[49] M. Bernier avait été informé du fait qu'il semblait exister un problème au passage à niveau de la cour de triage de Limoilou. Lorsqu'il s'est rendu sur place pour constater les faits les 28 et 29 janvier, il a effectivement observé un train immobilisé sur le passage à niveau pendant plus de cinq minutes.

[50] M. Villemure rappelle le fait que le CN avait affirmé ne pas pouvoir respecter les exigences de Transports Canada à cause du froid qui perturbe le fonctionnement et les manœuvres opérationnelles.

[51] M. Villemure rappelle aussi que lors de son inspection subséquente du 9 juin 2015, M. Bernier avait observé que le passage à niveau continuait d'être occupé plus de cinq minutes et avait été témoin d'une situation dans laquelle deux coureurs avaient essayé de contourner le train puis de le traverser entre deux wagons. Le 10 juin, il avait pu constater que les utilisateurs de la piste semblaient défier sans gêne aucune les consignes des employés du CN.

[52] M. Villemure fait valoir que lorsque M. Bernier a émis l'avis assorti d'un ordre en vertu de l'article 31 de la *LSF*, il n'avait pas l'autorisation d'émettre un ordre à la Ville de Québec. Il souligne également le fait que M. Bernier n'était pas au courant des ententes entre la Ville de Québec et le CN et des obligations contractuelles entre les parties concernées.

B. Requérante

[53] M^e Landry est d'avis que M. Bernier n'a pas pu prendre une décision raisonnable dans la mesure où il n'avait toutes les données, tout le contexte et toutes les informations nécessaires pour ce faire.

[54] M^e Landry affirme que la preuve n'a pas été faite selon la prépondérance des probabilités puisque certains pans de la preuve n'ont pas été produits par le ministre, notamment en ce qui concerne le danger ou la menace en soirée et pendant la nuit.

[55] M^e Landry cite à titre d'exemple le témoignage de M. Bernier selon lequel la menace n'est pas la même au mois de juin à 4 heures de l'après-midi et en pleine nuit du mois de janvier. M^e Landry souligne également qu'aucune preuve n'a été présentée par le ministre sur le nombre d'utilisateurs de cette piste cyclable en soirée et pendant la nuit. Ainsi, pour M^e Landry, il n'était pas raisonnable d'émettre un ordre qui s'applique 365 jours par année, 24 heures sur 24.

[56] M^e Landry souligne ensuite que la preuve présentée consiste en des informations que M. Bernier a obtenues auprès d'un constable au CN sans faire de vérifications autonomes et indépendantes, et qu'il s'est satisfait de cette information malgré tous les pouvoirs d'enquête dont il dispose.

[57] Selon M^e Landry, le critère de raisonabilité de la décision de M. Bernier n'a pas été rempli. L'inspecteur s'est présenté sur les lieux à deux reprises, soit les 28 et 29 janvier 2015 puis les 9 et 10 juin 2015. Il n'a constaté aucun comportement dangereux au mois de janvier et un seul en juin.

[58] M^e Landry rappelle que M. Bergeron a mentionné que la Ville de Québec avait pris ses responsabilités à d'autres passages à niveau, dont certains bénéficient de la présence de brigadiers. M^e Landry indique qu'il aurait été possible d'amener la Ville de Québec à assumer ses responsabilités à l'égard du passage à niveau en cause dans la présente affaire et assurer la sécurité des citoyens.

[59] M^e Landry réitère que M. Bernier manquait de données et qu'il n'a pas effectué de vérifications suffisantes, en précisant qu'il avait le pouvoir d'obtenir les informations de la Ville de Québec puisque celle-ci est partie prenante dans le maintien de la sécurité sur la piste cyclable.

[60] Selon M^e Landry, il y a eu des contradictions dans le témoignage de M. Bernier. À la suite d'un reportage aux nouvelles de TVA, il aurait été chargé par son gestionnaire de se rendre au passage à niveau en janvier pour y faire une évaluation des faits. M. Bernier n'aurait constaté aucun comportement dangereux et y serait retourné en juin, où il en aurait constaté un seul. M. Bernier dans son témoignage rapporte n'avoir pas pris de décision sur-le-champ et avoir consulté des collègues et son gestionnaire.

[61] Pourtant, selon le courriel du 10 juin contenu dans la pièce A-1, dans lequel le gestionnaire de M. Bernier écrit – dans les termes employés par M^e Landry – « l'avis et ordre est en train d'être écrit puis va être émis », la décision a été prise en mi-journée alors que M. Bernier n'avait pas encore complété le formulaire déposé comme pièce M-7 et n'avait donc pas encore pris de décision. M^e Landry soumet ainsi la thèse que la discrétion de l'inspecteur aurait été limitée ou exercée par une personne qui n'était pas celle qui y était autorisée par la loi.

C. Réplique du Ministre

[62] Selon M. Villemure, il faut tenir compte du fait qu'il s'agit d'un contexte gouvernemental et que M. Bernier ne peut pas nécessairement prendre des décisions seul. Il doit notamment tenir le bureau du ministre informé. La *LSF* établit clairement qu'une copie de l'avis doit être envoyée au ministre, lequel ne doit pas être pris par surprise, et c'est ce qui explique les échanges de courriels avec Ottawa.

[63] M. Villemure souligne qu'en fin de compte, c'est M. Bernier qui a signé l'avis assorti d'un ordre en son propre nom et c'est lui qui est présent à l'audience pour témoigner à cet égard.

V. ANALYSE

[64] La séquence vidéo filmée par M. Bernier (pièce M-5) démontre des comportements dangereux d'utilisateurs de la piste au passage à niveau. Toutefois, l'analyse de l'inspecteur s'est limitée à quelques heures le matin et l'après-midi au lieu de s'échelonner sur une période de 24 heures à des jours différents afin de justifier l'émission d'un ordre applicable en permanence.

[65] L'avis assorti d'un ordre exige du CN qu'il assure la présence de deux personnes lorsque le train occupe le passage à niveau sans égard à l'heure, mais le ministre n'a pas déposé au Tribunal des preuves indiquant qu'il existe effectivement un danger imminent en tout temps.

[66] Les faits présentés au Tribunal ne justifient pas d'ordonner au CN de « ne laisser aucun mouvement qui s'immobilise sur le passage à niveau reprendre la marche sans que le passage à niveau soit protégé des deux côtés, par des employés pour assurer la protection du public », et ce, 24 heures par jour, 365 jours par année.

[67] Le libellé de l'entente entre la Ville de Québec et le CN démontre que la Ville a une responsabilité d'assumer les frais de construction et d'entretien des passages à niveau conformément à toutes les exigences de toute autorité compétente et qu'elle s'engage à ne pas gêner l'exploitation, l'entretien ou l'usage de l'emprise et des voies ferrées. La piste qui traverse la cour de triage est donc la propriété et la responsabilité de la Ville de Québec et les voies ferrées relèvent du CN. Cette entente signée par les deux parties devait être prise en considération par le ministre.

[68] Le fait que le ministre a pris un an mois quelques jours avant de se présenter devant le Tribunal laisse planer un doute quant à la gravité du danger émanant tel que présenté à l'audience.

[69] La disposition de la *LSF* en vertu de laquelle cet avis assorti d'un ordre a été émis n'est plus en vigueur. En effet, elle a été abrogée en même temps qu'a été ajouté l'article 32.01, qui autorise le ministre à « transmettre un arrêté à une compagnie, à une autorité responsable du service de voirie ou à une municipalité lui ordonnant de mettre fin à toute activité qui pourrait compromettre la sécurité ferroviaire ou de suivre toute procédure ou d'apporter les mesures correctives nécessaires précisées dans l'arrêté ».

[70] Le Tribunal estime que les parties et la sécurité ferroviaire serait mieux servies si la situation ayant cours au passage à niveau de la cour de triage de Limoilou était analysée à la lumière du nouveau texte de la loi, et ce, en tenant compte des heures d'utilisation de la piste et des mouvements des trains en consultation avec les parties concernées.

VI. DÉCISION

[71] Le ministre des Transports n'a pas prouvé selon la prépondérance des probabilités qu'il était justifié d'émettre un ordre applicable en permanence à l'égard de la requérante. Le Tribunal renvoie donc le dossier au ministre pour qu'il en fasse à nouveau l'examen.

Le 12 juillet 2016

(Original signé)

Gary Drouin

Conseiller