



## TRIBUNAL D'APPEL DES TRANSPORTS DU CANADA

**Référence:** *Chemin de fer Canadien Pacifique c. Canada (Ministre des Transports)* 2018 TATCF 23 (révision)

**Date:** 2018-07-30

**N° de dossier:** O-0024-41

**N° du MdT:** RDIMS 12653974

RELATIVEMENT à l'audience en révision demandée par le Chemin de fer Canadien Pacifique, en ce qui a trait à des contraventions à la règle 439 du *Règlement d'exploitation ferroviaire du Canada* et à l'article 17.2 de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*, (L.R.C. (1985), ch. 32 (4<sup>e</sup> suppl.)), tel que l'allègue le ministre des Transports.

**ENTRE :**

**Chemin de fer Canadien Pacifique**, requérante

- et -

**Canada (Ministre des Transports)**, intimé

[Traduction française officielle]

**Conseiller du Tribunal:** Gary Drouin

**Affaire entendue à:** Toronto (Ontario) les 2 et 3 novembre 2017, et à  
Ottawa (Ontario) le 8 novembre 2017

**Pour la requérante:** Cassandra P. Quach

**Pour l'intimé :** Eric Villemure

## **DÉCISION ET MOTIFS À LA SUITE D'UNE RÉVISION**

**Arrêt :** J'entérine la décision du ministre des Transports d'imposer une sanction administrative pécuniaire, toutefois, le montant de la sanction est réduit en raison d'une circonstance atténuante additionnelle.

Le montant total de 58 044,28 \$ est payable au receveur général du Canada et doit parvenir au Tribunal d'appel des transports du Canada dans les 35 jours de la réception de la présente décision.

## **I. HISTORIQUE**

[1] Le 8 mars 2017, le ministre des Transports (ministre) a délivré un procès-verbal à la requérante en ce qui concerne trois contraventions alléguées décrites comme suit :

Le ou vers le 24 octobre 2016 à Smith Falls (Ontario) ou dans les environs, dans la subdivision de Belleville, la Compagnie de chemin de fer Canadien Pacifique aurait exploité du matériel ferroviaire autrement que conformément à la règle 439 du *Règlement d'exploitation ferroviaire du Canada* qui s'applique à la Compagnie de chemin de fer Canadien Pacifique, lorsque ses employés ont omis d'arrêter un mouvement à un signal d'ARRÊT ABSOLU, contrevenant ainsi l'article 17.2 de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*.

Le ou vers le 15 octobre 2016 à Toronto (Ontario) ou dans les environs, dans la subdivision Mactier/Galt, la Compagnie de chemin de fer Canadien Pacifique aurait exploité du matériel ferroviaire autrement que conformément à la règle 439 du *Règlement d'exploitation ferroviaire du Canada* qui s'applique à la Compagnie de chemin de fer Canadien Pacifique, lorsque ses employés ont omis d'arrêter un mouvement à un signal d'ARRÊT ABSOLU, contrevenant ainsi l'article 17.2 de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*.

Le ou vers le 21 août 2016 à North Toronto (Ontario) ou dans les environs, dans la subdivision de North Toronto, la Compagnie de chemin de fer Canadien Pacifique aurait exploité du matériel ferroviaire autrement que conformément à la règle 439 du *Règlement d'exploitation ferroviaire du Canada* qui s'applique à la Compagnie de chemin de fer Canadien Pacifique, lorsque ses employés ont omis d'arrêter un mouvement à un signal d'ARRÊT ABSOLU, contrevenant ainsi l'article 17.2 de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*.

**Montant de la sanction administrative pécuniaire : 61 749,24 \$**

## **II. LOIS ET RÈGLEMENTS**

[2] L'article 17.2 de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* (L.R.C. (1985), ch. 32 (4<sup>e</sup> suppl.)) (LSF) se lit comme suit :

**17.2** Il est interdit à toute compagnie de chemin de fer d'exploiter ou d'entretenir un chemin de fer, notamment les installations et le matériel ferroviaires, et à toute compagnie de chemin de fer locale d'exploiter du matériel ferroviaire sur un chemin de fer, en contravention avec un certificat d'exploitation de chemin de fer, les règlements et les règles établies sous le régime des articles 19 ou 20 qui lui sont applicables, sauf si elle bénéficie de l'exemption prévue aux articles 22 ou 22.1.

[3] La règle 439 du *Règlement d'exploitation ferroviaire du Canada* (REFC) prévoit : « Arrêt absolu – S'arrêter ».

[4] L'alinéa 3(1)b) du *Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires relatives à la sécurité ferroviaire* (DORS/2014-233) dispose que :

**3(1)** Sont désignés comme des textes dont la contravention est assujettie aux articles 40.13 à 40.22 de la Loi les textes suivants :

[...]

(b) les règles en vigueur sous le régime des articles 19 ou 20 de la Loi;

### **III. PREUVE**

#### **A. Ministre**

##### **(1) Peter Hopper**

[5] M. Peter Hopper, inspecteur de la sécurité ferroviaire, Transports Canada, région de l'Ontario, a témoigné à l'audience à la demande du ministre. Avant de travailler pour Transports Canada, M. Hopper avait été à l'emploi du CN pendant 24 ans.

[6] M. Hopper a confirmé qu'il avait effectué l'enquête dans le cadre des trois événements (le 21 août 2016, le 15 octobre 2016 et le 24 octobre 2016) et qu'il avait procédé de la même manière dans chaque cas. Il a décrit les circonstances de chaque incident.

[7] M. Hopper a lu à haute voix le rapport de notification quotidien et décrit, dans ses propres mots, l'incident du 21 août 2016 (pièce M-1). Il a identifié la location du matériel roulant et du point de collision en utilisant un schéma du site (pièce M-2).

[8] M. Hopper a lu à haute voix les notes prises le 1<sup>er</sup> septembre 2016 dans le cadre d'une entrevue avec Paul Jarvis, mécanicien de locomotive pour le CP (pièce M-3), au sujet de l'évènement du 21 août 2016. Le conseiller Drouin a indiqué que la pièce officielle serait les notes manuscrites et non la version électronique.

[9] M. Hopper a relaté son entrevue du 15 septembre 2016 avec Shane Taylor, mécanicien de locomotive au CP, concernant l'évènement du 21 août 2016 (pièce M-4).

[10] M. Hopper a indiqué qu'il avait appris du Bureau de la sécurité des transports (BST) qu'un autre incident impliquant un train du CP avait eu lieu le 15 octobre 2016.

[11] M. Hopper a lu à haute voix le résumé des événements provenant du rapport de notification quotidien relatif à l'incident du 15 octobre 2016 (pièce M-5). Il a confirmé que le schéma du site (pièce M-6) constituait une représentation visuelle précise de l'endroit de l'incident et a expliqué dans ses propres mots le mouvement du train et le signal d'ARRÊT ABSOLU qu'il a dépassé.

[12] M. Hopper a lu à haute voix les notes prises le 2 décembre 2016 lors d'une entrevue avec Dave Purdon, directeur et surintendant adjoint au CP Rail (pièce M-7), concernant l'incident survenu le 15 octobre 2016. Il a ajouté qu'il n'avait pas pu interviewer les membres d'équipage, car ils n'étaient plus disponibles par le biais du CP.

[13] M. Hopper a confirmé qu'il reconnaissait la pièce M-8, le rapport de notification quotidien de l'incident qui a eu lieu le 24 octobre 2016, et il a lu à voix haute un extrait du rapport. Il a également confirmé qu'il reconnaissait la pièce M-9, une illustration de la gare de triage de Smiths Falls et de la ligne principale touchée, y compris le signal, et a expliqué ce qu'il comprenait de l'évènement.

[14] M. Hopper a lu à haute voix les notes qu'il avait prises le 3 novembre 2016 durant des entrevues avec Steve Munt, mécanicien de locomotive au CP (pièce M-10) et Sean Delarge, chef de train pour le CP (pièce M-11), en ce qui concerne l'évènement du 24 octobre 2016.

[15] M. Hopper a expliqué que son intention initiale était de rédiger une lettre d'avertissement pour chaque incident. Néanmoins, considérant les trois incidents dans leur ensemble, il a recommandé la délivrance d'un procès-verbal qui a ensuite été transmis à la Direction générale de la sécurité ferroviaire (DGSF) à Ottawa pour que soient prises les mesures appropriées.

### **Contre-interrogatoire par la requérante**

[16] M. Hopper a confirmé qu'il avait proposé l'envoi d'une lettre d'avertissement pour chacun des trois incidents en les considérant individuellement ; lettre dans laquelle il demandait au CP de prendre des mesures correctives. Il a ajouté qu'en considérant l'ensemble des trois incidents, la délivrance d'un procès-verbal et d'une sanction administrative pécuniaire (SAP) étaient justifiées.

[17] M. Hopper a parlé des listes de vérification relatives à la prise de décisions concernant les SAP dans le cadre des trois incidents. Ces listes ont été déposées en preuve sous les cotes A-1 (21 août 2016), A-2 (15 octobre 2016) et A-3 (24 octobre 2016). Il a fourni les dates approximatives où il a rédigé les listes de vérification, et les renseignements que contiennent ces listes.

[18] M. Hopper a confirmé qu'il avait émis un avis en vertu du paragraphe 31(1) de la LSF, en date du 31 octobre 2016 (pièce A-4), mais qu'au moment où la lettre avait été rédigée, trois contraventions à la règle 439 avaient eu lieu, ce qui avait entraîné le processus de l'émission de la SAP.

[19] M. Hopper a confirmé que le CP avait répondu à son avis le 15 novembre 2016, décrivant ses actions correctives (pièce A-5). Il a expliqué que l'émission de l'avis était un processus différent de celui de la délivrance d'une SAP, et qu'il n'était pas intervenu pas dans le processus de la SAP, sauf pour fournir des renseignements factuels.

[20] Au sujet du premier incident, M. Hopper a confirmé qu'il était satisfait des mesures prises par le CP, et qu'il surveillerait leur application afin d'assurer la conformité à la loi.

[21] Pendant le témoignage, on a réalisé que la copie de l'élément de preuve fournie par le ministre dans la divulgation n'était pas en couleur, empêchant ainsi M. Hopper de commenter les parties surlignées en jaune, car elles n'étaient pas apparentes. Au cours de la discussion, le représentant du ministre a confirmé qu'il produirait une copie couleur du document, et que pour le reste du témoignage la version couleur serait utilisée. M. Villemure a ajouté qu'à l'avenir, il remettrait toujours des versions couleur de la documentation afin de s'assurer que cela ne se reproduise pas.

[22] M. Hopper a confirmé qu'il avait reçu une copie d'un courriel échangé entre Michael McNeely du bureau régional de l'Ontario de Transports Canada et Suzanne Madaire-Poisson de l'Administration centrale de Transports Canada, en date du 18 novembre 2016 (pièce A-6). La communication concernait une recommandation du bureau régional de regrouper les trois incidents en un seul. M. Hopper a ajouté que cela s'était produit même s'il n'avait pas encore terminé la deuxième enquête relative à une possible violation de la règle 439.

[23] M. Hopper a confirmé que le courriel de M. McNeely ne faisait aucune référence à l'avis de 31 octobre 2016 ni à la réponse du CP en date du 15 novembre 2016. Il a également confirmé n'avoir délivré aucun autre avis de non-conformité ou avis assorti d'un ordre au CP.

[24] M. Hopper a confirmé qu'il n'avait pas été en mesure de contacter l'équipe de train et que ce n'était que le 2 décembre 2016 qu'il avait eu une première occasion de rencontrer le coordonnateur de trains. Le courriel de M. McNeely ne faisait pas mention de ces détails, car la réunion a eu lieu après l'envoi du courriel.

[25] En référence à la pièce M-10, M. Hopper a confirmé qu'au cours de son enquête il avait demandé à M. Munt (équipe de train du CP) à quand remontait la dernière fois qu'un superviseur du CP était monté à bord avec lui ; ce à quoi M. Munt avait répondu que c'était il y a trois ou quatre ans. M. Hopper a déclaré qu'il ne se souvenait pas s'il avait vérifié spécifiquement l'exactitude de cette information auprès du CP, mais a ajouté s'être fait confirmer que des superviseurs avaient accompagné des équipes de train à plusieurs reprises.

[26] M. Hopper a déclaré que, même si c'était inhabituel qu'un membre de l'équipe quitte son poste de travail lors de l'approche d'un signal d'arrêt, il n'en était pas surpris et a ajouté que la communication entre M. Delarge et le mécanicien de train signalait probablement une vitesse normale à arrêt.

[27] Lorsque la requérante a demandé à M. Hopper s'il disposait d'un guide ou d'un document de référence pour décider dans quelles circonstances plusieurs SAP devaient être émises, c'est-à-dire si elles devaient être émises individuellement ou toutes réunies, il a répondu qu'il ne pouvait pas se rappeler si oui ou non il existait un tel document.

[28] La requérante a affirmé que M. Hopper avait rendu une décision sans détenir toutes les informations, puisqu'il avait confirmé avoir interrogé un superviseur du CP le 2 décembre 2016, alors que dans son témoignage antérieur, il avait indiqué avoir terminé la rédaction du document à la fin novembre. M. Hopper a répliqué que c'était à la fin de novembre ou au cours de la première semaine de décembre, mais qu'il ne se souvenait pas de la date exacte. Il a ajouté que les trois incidents étaient liés à des facteurs humains.

[29] M. Hopper a eu de la difficulté à confirmer qu'il était familier avec les bulletins qui lui ont été présentés (pièces A-9 et A-10). Il ressort de son témoignage qu'il faisait allusion à d'autres bulletins que ceux présentés par la requérante. Il a ensuite ajouté qu'il

n'avait pas pris en compte les bulletins émis par le CP dans la préparation des listes de vérification relatives aux trois incidents.

[30] M. Hopper a indiqué que bien que CP ait mis « les choses en place » et que c'étaient de « bonnes mesures », le CP aurait dû en faire plus. Il a ajouté qu'à moins qu'il s'agisse d'un avis assorti d'un ordre, il n'indiquait jamais aux compagnies de chemin de fer les mesures supplémentaires qui devraient être prises afin d'éliminer les éventuelles violations de la règle 439.

### **Réinterrogatoire par le ministre**

[31] En réponse à la question du ministre concernant la pièce A-1, M. Hopper a confirmé que, dans son sommaire des informations factuelles concernant l'incident du 21 août, il faisait allusion aux bulletins CPSB-039-16 (pièce A-9) et CPSB-040-16 (pièce A-10), et qu'ils avaient été considérés lors de la rédaction de la première liste de vérification concernant l'incident du 21 août.

### **(2) *Suzanne Madaire-Poisson***

[32] M<sup>me</sup> Suzanne Madaire-Poisson, chef de la conformité et de la sécurité à la Direction générale de la sécurité ferroviaire de Transports Canada à Ottawa, a expliqué que son rôle consistait à mettre en œuvre le programme de sanctions administratives pécuniaires (SAP). Elle a ensuite fait un survol de son parcours professionnel.

[33] M<sup>me</sup> Madaire-Poisson a décrit en détail le programme, les politiques et les procédures qui régissent le processus menant à l'imposition d'une SAP, de même que le calcul du montant de la sanction, ainsi que les rôles respectifs de l'inspecteur, du gestionnaire régional et du directeur. Elle a aussi expliqué l'approche progressive que suit Transports Canada à l'égard des mesures d'application.

[34] M<sup>me</sup> Madaire-Poisson a continué à expliquer le processus d'approbation interne de ses recommandations qui passent par le directeur des opérations, avant d'être acheminées à M<sup>me</sup> Brigitte Diogo, directrice générale (DG) de la Direction générale de la sécurité ferroviaire à Ottawa.

[35] M<sup>me</sup> Madaire-Poisson a expliqué la chaîne des événements qui ont mené à la délivrance d'un procès-verbal conformément au paragraphe 19(4) de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*. Après l'incident du 21 août, l'inspecteur a rédigé une liste de vérification datée du 18 octobre, et la recommandation à l'époque était de délivrer une « lettre d'avertissement ».

[36] M<sup>me</sup> Madaire-Poisson a continué en disant que, concernant les deuxième (15 octobre) et troisième incidents (24 octobre), des discussions avaient eu lieu entre elle et le bureau régional et qu'il avait été conclu qu'ils recommanderaient à la DG de délivrer un procès-verbal, conformément à la politique de la Direction générale de la sécurité ferroviaire (DGSF).

[37] M<sup>me</sup> Madaire-Poisson a fourni une explication à l'égard de l'une des listes de vérification et cité les informations fournies par l'inspecteur :

... Pour cet incident particulier, nous recommandons une lettre d'avertissement. Cependant, si nous considérons les trois incidents des deux mois dans leur ensemble, leur gravité mériterait la délivrance d'un procès-verbal. Chaque incident implique une équipe de train distincte (employés) et différents facteurs contribuant aux violations de la règle 439 du REFC. Ceci étant dit, nous ne croyons pas que les employés devraient être identifiés dans la lettre d'avertissement ou dans le procès-verbal...

[38] Elle a ensuite cité Mike McNeely (gestionnaire régional) :

... En fonction des preuves fournies et du fait que c'est la troisième fois en deux mois qu'un train du CP dépassait un signal d'arrêt, ce qui entraîne une violation de la règle 439, je suis d'accord avec les inspecteurs Hopper et Creighton que la mesure d'application à prendre est de réunir les trois incidents et de délivrer un seul procès-verbal à CP Rail. Dans les trois cas, des distractions et un comportement inattentif ont fait en sorte que les trains ont roulé au-delà d'un signal d'arrêt. Il est extrêmement rare, dans un laps de temps aussi court, qu'une compagnie de chemin de fer ait un volume aussi élevé d'incidents relatifs à la règle 439, dans une même région. Même si un avis en vertu de l'article 31 a été délivré par l'inspecteur Hopper pour contrer la menace de tels incidents répétés, CP Rail doit se concentrer sur des solutions à long terme afin d'empêcher la répétition constante de ce type d'incidents...

[39] M<sup>me</sup> Madaire-Poisson a indiqué que, compte tenu des informations reçues par la région pour appuyer la délivrance d'un procès-verbal, elle avait ajouté la déclaration suivante :

... En fonction des renseignements contenus dans le dossier et étant donné qu'il s'agissait du troisième incident du même genre dans un court laps de temps et dans la même région, j'appuie la recommandation de l'inspecteur et du gestionnaire de délivrer au CP un procès-verbal contenant une sanction pécuniaire...

[40] M<sup>me</sup> Madaire-Poisson a expliqué que le dossier avait été soumis à Stephanie Lines, directrice des opérations, qui a ajouté ses recommandations à la liste de vérification :

... Je suis d'avis que le procès-verbal est une mesure d'application appropriée pour parvenir à la conformité...

[41] Elle a ajouté que le dossier avait ensuite été transmis à la DG de la sécurité ferroviaire pour approbation, et que la DG avait signé le procès-verbal.

[42] M<sup>me</sup> Madaire-Poisson a expliqué pourquoi on n'avait envoyé aucune lettre d'avertissement, donc aucune information dans la section de la fiche de renseignements à ce sujet, et cité ce qui suit :

... Aucune lettre d'avertissement n'a été envoyée au CP. Considérant le nombre d'évènements, il a été décidé qu'un procès-verbal était l'instrument le plus approprié pour assainir la situation de non-conformité...

[43] M<sup>me</sup> Madaire-Poisson a expliqué en détail comment avait été calculé le montant de la SAP, et précisé qu'il comprenait les facteurs aggravants et atténuants. Elle a expliqué que le montant de base d'une SAP était établi à 30 pour cent de 125 000 \$. Dans

le cas d'une première infraction, le montant est ajusté à 37 500 \$. Elle a déclaré que, pour chaque circonstance aggravante, un montant de 14 583 \$ était ajouté. Elle a fourni des informations pour chacun des facteurs aggravants concernant spécifiquement cette SAP. Elle a ajouté, toujours avec maints détails, que chacun des facteurs atténuants réduisait la SAP de 6 pour cent.

[44] M<sup>me</sup> Madaire-Poisson a expliqué que TC avait regroupé les trois incidents en un, car son objectif était de promouvoir et d'encourager la conformité et non de punir ou détruire la compagnie. Elle a ajouté que si TC avait procédé individuellement et émis des SAP séparées pour les trois cas de non-conformité, le montant des trois amendes aurait atteint environ 185 000 \$.

[45] Dans son témoignage, M<sup>me</sup> Madaire-Poisson a mentionné que le CP n'avait pas contesté les faits et qu'il avait confirmé que les incidents s'étaient produits, mais aussi que le CP n'admettait pas sa responsabilité à l'égard des violations.

### **Contre-interrogatoire par le requérant**

[46] M<sup>me</sup> Madaire-Poisson a confirmé les informations qu'elle avait déjà fournies concernant le procès-verbal du 8 mars 2017 (pièce A-11).

[47] M<sup>me</sup> Madaire-Poisson a confirmé qu'elle avait rédigé la note de recommandation à l'effet de délivrer un procès-verbal au CP en raison d'une violation de la règle 439, en date du 14 février 2017 (pièce A-12).

[48] M<sup>me</sup> Madaire-Poisson a mentionné que si chaque incident avait été examiné séparément comme l'avait suggéré M. Hopper, une lettre d'avertissement aurait été recommandée, mais que dans le cas où on évaluait les trois incidents ensemble, un procès-verbal était justifié. Elle a ajouté qu'une mesure recommandée par un inspecteur sera considérée, mais que la décision finale est prise par M<sup>me</sup> Diogo, la DG de la sécurité ferroviaire.

[49] M<sup>me</sup> Madaire-Poisson a répondu aux diverses situations hypothétiques mises de l'avant par la requérante, mais s'en est tenue au fait que dans le cas où on avait trois violations de la même règle dans la même région, elle examinerait la preuve, les circonstances, et l'information et les recommandations de la région dans son processus décisionnel. Elle a ajouté qu'en l'espèce, les trois contraventions à la règle 439 avaient eu lieu sur des itinéraires clés et auraient pu avoir des conséquences graves.

[50] Lorsqu'interrogée sur les différentes vitesses des trois trains ainsi que les distances parcourues au-delà du signal d'arrêt, M<sup>me</sup> Madaire-Poisson a répondu qu'après consultation auprès d'experts techniques, tant à Ottawa que dans la région, il avait été établi que les trois trains avaient dépassé le signal d'arrêt, ce qui constituait une infraction grave.

[51] M<sup>me</sup> Madaire-Poisson a confirmé connaître le document (pièce A-13) qui a été présenté à l'Association des chemins de fer du Canada (ACFC) dans le cadre d'une téléconférence à laquelle participaient également le CN et le CP. Elle s'est dite d'accord

avec certaines affirmations faites lors de la présentation intitulée « Politique de surveillance de la sécurité ferroviaire et programme des SAP » et a confirmé qu'elles étaient toujours d'actualité :

- C'est un autre instrument dans la boîte à outils qui permet à Transports Canada d'agir face à une contravention à tout texte désigné
- En fonction des principes directeurs adoptés par le ministère, c'est-à-dire l'équité, la justice naturelle, la transparence proportionnelle au risque et à la gravité de la non-conformité

[52] M<sup>me</sup> Madaire-Poisson a expliqué ce qu'est la « catégorie texte désigné » mentionnée à la page 1, élément « h » de la liste de vérification (pièce A-3). Elle a déclaré que toutes les règles sont des textes désignés en vertu du paragraphe 3(1)b) du *Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires relatives à la sécurité ferroviaire*. Elle a également expliqué que le « classement de la sévérité des règles » était un outil qui avait été développé par les experts techniques de la DGSF pour aider et guider les inspecteurs itinérants lorsqu'ils traitaient des contraventions. Cet outil fournit des indications quant à la gravité de chacune des règles. La règle 439 a été classée comme étant d'une « haute gravité ».

[53] M<sup>me</sup> Madaire-Poisson a expliqué que la LSF permettait la délivrance d'un procès-verbal pour chaque contravention découlant d'un texte désigné. Elle a ajouté que, dans le cadre de l'approche progressive, la politique en vigueur au sein de la DGSF permettait à l'inspecteur d'émettre une lettre de non-conformité ou recommander la délivrance d'un procès-verbal.

[54] En référence à la présentation de TC à l'industrie et en réponse au commentaire de la requérante : « Avant d'en arriver là, il y aura un processus progressif ; une lettre de non-conformité, une lettre d'avertissement, et ensuite une SAP », M<sup>me</sup> Madaire-Poisson a déclaré que malgré le fait que l'approche graduelle était en place, cela ne voulait pas dire que chaque infraction se traduirait par une lettre de non-conformité, ou un procès-verbal de violation.

[55] M<sup>me</sup> Madaire-Poisson a ajouté que lorsque le programme de SAP avait commencé, l'intention de la DGSF n'était pas de délivrer un procès-verbal d'emblée. Puis, le programme de SAP évoluant, la DGSF, en raison de certaines circonstances telles que la commission d'infractions graves, a fini par délivrer des procès-verbaux sans avoir au préalable envoyé de lettre d'avertissement. Elle a ajouté que le premier procès-verbal non précédé d'une lettre d'avertissement avait été délivré à Cando Rail Services à la suite d'une contravention à la règle 112.

[56] Interrogée à savoir si l'industrie avait été informée des changements de politiques adoptés par la DGSF, M<sup>me</sup> Madaire-Poisson a indiqué qu'elle s'occupait des communications avec l'industrie dans ses anciennes fonctions, mais que ce n'était plus le cas.

[57] M<sup>me</sup> Madaire-Poisson a expliqué qu'en raison du délai entre la soumission de la première liste de vérification et le 14 février (date à laquelle elle a commencé les calculs

de la SAP), elle a contacté la région pour savoir s'ils avaient de nouveaux éléments se rapportant aux trois incidents. Elle a alors appris qu'un autre incident relatif à la règle 439 avait eu lieu le 21 janvier. Elle a ajouté que cette information n'avait pas été prise en considération dans le processus décisionnel de cette SAP, mais avait confirmé que la SAP était justifiée, et que de toute façon la décision était déjà prise concernant la SAP.

[58] M<sup>me</sup> Madaire-Poisson a expliqué que la politique de Transports Canada voulait que les SAP soient délivrées à la compagnie de chemin de fer et non pas à l'employé, sauf exception comme dans le cas d'un employé n'agissant pas sous l'autorité de la compagnie, ce qui n'était pas le cas dans les trois violations en cause. Elle a ajouté qu'étant donné que c'était l'industrie qui avait élaboré les règles et les avait soumises au ministre pour approbation, et le fait que les trois incidents impliquaient différents équipages, la SAP avait été délivrée à la compagnie et non aux individus.

[59] M<sup>me</sup> Madaire-Poisson a expliqué que ce n'était pas elle qui aurait eu à décider de délivrer ou non une SAP si les trois incidents avaient été traités séparément, que cette responsabilité incombait à la DG de la DGSF. Elle a ajouté que l'objectif de la DGSF n'était pas de régler une situation ponctuelle, mais de corriger l'ensemble de la situation de récidive de la contravention afin qu'elle ne se reproduise pas.

## **B. Requérente**

### **(1) M. Marquis et M. Shearer**

[60] M. Marquis a indiqué qu'il était à l'emploi du CP depuis quatre ans et demi. Auparavant, il avait travaillé pour plusieurs compagnies ferroviaires dont le CN, BNSF et Fenoco Rail (Colombie), ainsi que dans d'autres secteurs liés au rail.

[61] M. Shearer, directeur général, Réglementation et pratiques d'exploitation, Responsabilités, compte 37 ans d'expérience au CP. Il a déclaré avoir assumé plusieurs responsabilités au CP comme la supervision des affaires réglementaires, des règles et des pratiques d'exploitation, et de la formation opérationnelle. Il a ajouté qu'il était un mécanicien de locomotive qualifié.

[62] M. Shearer a décrit le document intitulé « Accidents de trains FRA (Federal Railroad Administration) – S'engager dans la sécurité des opérations » (pièce A-14). Il a confirmé que si l'incident du 21 août était survenu aux États-Unis, il aurait dû être déclaré à la FRA, alors que cela n'aurait pas été nécessaire dans le cas des deux autres incidents.

[63] M. Shearer a indiqué que sur une base annuelle, les équipages du CP croisaient 4,8 millions de signaux et que, compte tenu du nombre d'interactions, le CP atteignait un pourcentage de conformité systémique de 99,999.

[64] M. Marquis a indiqué, dans les moindres détails, son rôle et les actions prises au sujet de l'incident du 21 août 2016. Il a déclaré qu'il était arrivé sur le site de l'incident en moins d'une heure et demie. Il a alors interrogé l'équipage, téléchargé et examiné les données provenant du consignateur d'événements de la guérite de signalisation, s'est

rendu sur le site de l'incident pour vérifier les signaux et les lignes de visibilité, a vérifié toutes les manœuvres du mécanicien de locomotive, et a discuté avec le chef de la direction du CP et M. Creel, président et chef de l'exploitation, afin de mettre en œuvre un changement de règle.

[65] M. Marquis a fait savoir que d'autres discussions avaient eu lieu le lendemain matin, et qu'avant la fin de l'après-midi, le CP avait déjà changé une règle. Quelques jours plus tard, ils ont amélioré cette règle pour inclure le terme « vitesse limitée à arrêt ». Il a déclaré que : « Nous avons changé les manœuvres que le mécanicien de locomotive et le chef de train doivent effectuer lors d'une vitesse normale à arrêt ; ils doivent rouler à 30 milles à l'heure au moment où ils croisent un signal avancé, et nous avons amélioré la règle quelques jours plus tard pour y inclure le signal vitesse limitée à arrêt. Et cela s'est fait en quelques heures. »

[66] Messieurs Marquis et Shearer ont ajouté qu'il était important de noter que la formulation initiale de l'une des règles du REFC était «... Avancer, être prêt à s'arrêter au signal suivant ... », et que le CP avait surpassé cette exigence en ajoutant : «... Les mouvements circulant à plus de 30 milles à l'heure doivent immédiatement réduire leur vitesse à ce maximum ... » M. Shearer a souligné que le changement de règle avait fait l'objet de discussions avec le chef de l'exploitation et le chef de la direction, puis avait été appliqué le lendemain de l'incident.

[67] M. Marquis a également ajouté que, bien qu'il n'en ait pas eu l'obligation, le CP avait changé une autre règle pour faire en sorte que l'équipage devait également nommer les signaux lorsqu'il circulait sur des voies multiples.

[68] M. Marquis a indiqué qu'à la suite à son enquête, il avait conclu que le mécanicien de locomotive avait manœuvré le train pas exactement de la façon correcte. Comme action corrective, le CP a créé de nouveaux postes de surveillant, appelés « contremaître itinérant », à Toronto, Smiths Falls, London, dans l'ouest du Canada et aux États-Unis.

[69] M. Marquis a mentionné que le CP avait pris une autre mesure corrective pour éviter la répétition d'un cas de non-respect des règles, soit plusieurs séances d'information avec le président général et le président local de l'Ontario, afin qu'ils puissent transmettre l'importance de l'observation des règles aux équipes de train.

[70] M. Marquis a poursuivi en décrivant la mise en place du nouveau programme appelé « HomeSafe », un programme entre paires fondé sur la « courbe Bradley » (un modèle de culture de sécurité largement utilisé dans l'industrie), et qui a été un succès qui a accru la sensibilisation à la sécurité, et fut apprécié des employés du CP.

[71] Un nouveau poste appelé « formateur en milieu de travail » a aussi été créé, ce qui constitue une valeur ajoutée. Ce formateur monte à bord du train où il discute, observe, encadre, écoute et fournit la rétroaction appropriée aux stagiaires.

[72] M. Marquis a ajouté qu'un nouveau directeur général possédant une expérience des comportements fondés sur les relations humaines avait été embauché, et qu'il avait

mis sur pied des équipes d'intervention qui se rendront dans les divisions pour mettre en place des tests d'efficacité dynamique. M. Marquis a déclaré que cette initiative avait été très fructueuse.

[73] M. Marquis a décrit en détail d'autres initiatives entreprises par le CP comme la « règle de la semaine », les réunions « footboard », les bulletins à l'échelle du réseau, « Sécurité – Appel à l'Action » (pièce A-15) et des campagnes-éclair de sécurité. Il a déclaré qu'à la suite de l'incident, tout le monde à tous les niveaux du CP se livrait à certaines campagnes officielles à la grandeur du réseau.

[74] M. Marquis a continué à fournir des informations relatives à son enquête et a expliqué qu'il avait identifié la cause sous-jacente de l'incident. Selon lui, le mécanicien de locomotive ne regardait pas devant à l'approche du signal avancé, et ne l'avait donc pas vu.

[75] Messieurs Marquis et Shearer ont tous deux commenté les conclusions du rapport d'enquête ferroviaire R16T0162 du BST, Collision et déraillement en voie principale, datée du 21 août 2016 (pièce A-16) et ont identifié plusieurs éléments qui leur semblaient douteux ou inexacts.

[76] M. Marquis a ensuite fourni des informations concernant l'incident du 15 octobre 2016 en expliquant qu'il ne comprenait pas les manœuvres de l'équipe de train où comment elle s'était comporté ce jour-là pour qu'elle en vienne à contrevenir à la règle 439. Il a donné des exemples d'erreurs qui ont été commises et a cité certaines formules verbales utilisées par l'équipage qui n'étaient pas conformes aux règles normales de communications internes de l'équipage ; par exemple, le choix du mécanicien de locomotive de négliger de s'attendre à un signal d'arrêt après avoir accepté un signal de marche à vue.

[77] M. Marquis a fourni des explications détaillées, des commentaires et des observations relativement à l'incident du 24 octobre. Il avait des préoccupations quant au fait que le mécanicien de locomotive avait la tête dans le cadre de la fenêtre en essayant d'attirer l'attention du coordonnateur de trains tandis que le conducteur se dirigeait vers la toilette, à l'autre extrémité de la locomotive. Il a fait des calculs se rapportant à tous les événements qui ont précédé la violation de la règle 439 par l'équipage, et a conclu que ce n'était pas comme ça que le CP enseignait la façon de manœuvrer un train.

[78] M. Marquis a indiqué que la compagnie avait pris des mesures correctives en créant le poste de contremaître itinérant, dont le titulaire accompagnait les équipages à bord des trains et surveillait les « téléchargements » pour s'assurer qu'ils manœuvraient les trains correctement.

[79] M. Shearer a fourni un calendrier détaillé au sujet de la formation des nouveaux chefs de train. Elle est divisée en deux ; d'abord une formation en classe (deux semaines), puis une formation en milieu de travail (également deux semaines), après quoi, ils reviennent en classe pour deux autres semaines pendant lesquelles ils ont des tests et des examens approfondis.

[80] En outre, M. Shearer a expliqué que le CP avait investi dans la technologie de simulation, ce qui permettait aux nouveaux employés de profiter d'un environnement de classe contrôlé supplémentaire pour effectuer des parcours de train simulés. Il a noté que la simulation incluait des situations telles celles d'un autobus scolaire obstruant un passage à niveau, la détection d'une boîte chaude et bien d'autres.

[81] M. Shearer a indiqué que, bien qu'il existait une exigence législative fixant la note de passage à 80 pour cent, celle du CP était de 90 pour cent et était fixée à 100 pour cent pour les signaux.

[82] M. Shearer a ajouté que les mécaniciens de locomotives, dont la majorité vient des rangs des chefs de trains, suivaient la même exigeante formation et qu'ils étaient soumis aux mêmes notes de passage. La formation est semblable à celle des chefs de trains, mais est planifiée pour les mécaniciens.

[83] M. Shearer a expliqué que l'évaluation de l'efficacité se faisait sur le terrain et qu'on veillait à ce que les comportements soient à la hauteur et que attentes soient satisfaites, que les règles et les normes soient respectées et que les membres de l'équipe fassent ce qu'on leur a enseigné de faire. Il a évoqué le fait que le mécanicien de locomotive et le chef de train devaient se familiariser avec le territoire avant de prendre pleinement contrôle d'un train.

[84] M. Shearer a ajouté que selon les normes du CP, un membre de la direction accompagne les équipages, confirmant les comportements ou renforçant les attentes, au moins une fois par année.

[85] En ce qui concerne le rapport du BST (pièce A-16) relativement aux défenses physiques, M. Shearer a indiqué qu'aux États-Unis, une loi du Congrès couvrait également cette question. Dans le contexte canadien, le CP et Transports Canada collaborent avec l'Université de l'Alberta afin d'étudier la question et formuler des recommandations.

[86] M. Shearer a fourni une liste d'initiatives auxquelles travaille le CP et pour lesquelles il fait du lobbying auprès de Transports Canada et des syndicats afin de renforcer la sécurité ; des changements comme l'installation à bord d'enregistreur audio-vidéo (projet de loi C-39), la gestion de la fatigue, et des règles permettant aux employés de se présenter au travail frais et dispos. Il a ajouté qu'il y avait un dialogue continu entre les parties, mais a déclaré que « c'est difficile. Le changement est ardu ».

[87] M. Shearer a confirmé que la pièce A-7 (Bulletin CPSB-038-16), la pièce A-8 (règle de la semaine #028), la pièce A-9 (Bulletin CPSB-039-16) et d'autres documents connexes ont été déposés à la DGSF à Ottawa, en vertu du programme de système de gestion de la sécurité (SGS).

#### **IV. ARGUMENTS**

##### **A. Ministre**

[88] M. Villemure a parlé des objectifs de l'article 3 de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* :

3 La présente loi vise à la réalisation des objectifs suivants :

a) pourvoir à la sécurité et à la sûreté du public et du personnel dans le cadre de l'exploitation ferroviaire et à la protection des biens et de l'environnement, et en faire la promotion;

[89] M. Villemure a déclaré que le CP n'avait pas toujours géré les risques de la façon dont il aurait dû et que l'article 17.2 de la LSF était la disposition qui obligeait les compagnies de chemin de fer à se conformer aux règles établies et aux règlements pris en vertu des articles 19 et 20, ce qui inclut le REFC.

[90] En référence au *Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires relatives à la sécurité ferroviaire*, M. Villemure a déclaré que le REFC s'appliquait au CP. Il a ajouté que les règles en vigueur en vertu des articles 19 et 20 de la LSF étaient des textes désignés dont la violation pouvait entraîner la délivrance d'une sanction pécuniaire.

[91] M. Villemure a ensuite fait référence à la règle 439 qui illustre des signaux lumineux rouges, exigeant que le train s'arrête lorsqu'il atteint ce type de signal.

[92] M. Villemure a déclaré que la Cour suprême du Canada avait établi qu'il y avait trois catégories d'infractions dans le système juridique canadien et que nous avions affaire à la deuxième catégorie, soit les infractions de responsabilité stricte. Il a ajouté que le ministre n'avait qu'à démontrer au Tribunal que le CP avait commis les trois violations pour qu'il appartienne au CP d'expliquer pourquoi la compagnie, en tant que personne morale, ne devrait pas être tenue responsable des actions de ses employés.

[93] M. Villemure a cité deux décisions se rapportant à la diligence raisonnable : *R. c. Sault Ste. Marie*, [1978] 2 RCS 1299 et *R. c. Weyerhaeuser Canada Ltd.*, 2000 BCPC 0227. Il a ajouté qu'il croyait que le CP n'avait pas respecté les facteurs pertinents, tels qu'établis par ces décisions.

[94] M. Villemure a fait valoir que ceux-ci qui sont autant d'éléments qui doivent être examinés pour déterminer si la requérante avait fait preuve de diligence raisonnable. Dans la cause *Weyerhaeuser*, le tribunal a déterminé que la compagnie avait fait preuve de diligence raisonnable. Il a affirmé qu'ils avaient fait des efforts pour résoudre les problèmes quand il y avait eu des problèmes, et qu'ils avaient été prompts à réagir afin de satisfaire aux normes de l'industrie.

[95] M. Villemure a déclaré que le ministre s'était déchargé de son fardeau en prouvant les événements du 21 août 2016, du 15 octobre 2016 et du 24 octobre 2016. Il a ajouté que cette condition avait été remplie grâce au témoignage de M. Hopper, aux pièces déposées en preuve telles que les entrevues avec les équipages et les plans

illustrant les signaux d'arrêt, et à l'aide du témoignage de deux cadres du CP qui n'ont pas contesté la survenance des événements.

[96] M. Villemure a parlé des trois incidents. Il a cité certains passages des témoignages des témoins et des entrevues de l'équipage et a fait référence à plusieurs « distractions ». Il a ajouté qu'un facteur commun à tous les incidents était le fait que les équipages travaillaient en vase clos ; ils ne collaboraient pas.

[97] M. Villemure aussi traité de la pièce A-16 se rapportant à la « conscience de la situation » et a lu une partie du rapport du BST :

La conscience de la situation peut se définir comme un processus de perception, de compréhension et de projection. La conscience des indications des signaux s'appuie, comme première étape, sur le repérage visuel... Dans de telles situations, les personnes croient que cette attention limitée est suffisante, parce que la situation qui les sollicite est ce qu'il y a de plus important à leurs yeux à ce moment précis.

Il a ensuite ajouté que cela s'était produit au cours des trois incidents.

[98] M. Villemure a fait référence aux bulletins du CP et d'autres documents connexes déposés en preuve (pièces A-7, A-8, A-9, A-10 et A-15). Il a noté que, dans ces documents, le CP dit essentiellement à ses équipages : « Allez, il s'agit d'une partie intégrante. Travaillez en équipe et vous maintiendrez une bonne conscience de la situation. »

[99] M. Villemure a cité les témoignages de M. Marquis et M. Shearer, disant qu'ils ont pris des mesures, mais que ces dernières étaient toujours prises après coup, et n'avaient pas contribué à prévenir les incidents. Il a reconnu que M. Marquis s'était rendu sur place en tant que commandant du site, que des bulletins avaient été publiés, que la compagnie avait créé des postes de supervision, mis en place le programme HomeSafe, de nouveaux programmes de formation, la règle de la semaine, les lettres requérant une action, une campagne-éclair de sécurité, mais il a réitéré que tout cela s'était passé après le fait.

[100] M. Villemure a parlé de la pièce A-12 (une note de service recommandant la délivrance d'un procès-verbal) et de la façon dont M<sup>me</sup> Madaire-Poisson avait fixé le montant de la SAP. Il a été décidé qu'au lieu de traiter chaque SAP séparément, TC les grouperait pour n'en délivrer qu'une seule. Il a ajouté que si chaque SAP avait été émise séparément, le montant aurait pu être beaucoup plus élevé que 61 749,24 \$, et que les circonstances aggravantes et atténuantes avaient été calculées en toute bonne foi.

[101] M. Villemure a traité des options qui s'offraient à TC à l'égard des trois incidents. Il a déclaré que la DGSF avait envisagé d'émettre une lettre d'avertissement pour la première infraction, mais avait ensuite éliminé cette possibilité, étant donné le nombre croissant de cas de non-conformité à la règle 439 dans la région de l'Ontario. Ils ont donc délivré une seule SAP pour l'ensemble des trois événements, ce qui respecte la politique de Transports Canada.

[102] M. Villemure a cité une décision de la Cour d'appel fédérale, soit *Carpenter Fishing Corp. c. Canada (C.A.)*, [1998] 2 CF 548, rendue en 1998, et qui portait sur une politique proposée par le ministre des Pêches et des Océans :

La mise en oeuvre d'une politique en matière de quotas (par opposition à la délivrance d'un permis particulier) est une décision discrétionnaire qui tient de la mesure législative ou stratégique. Le ministre est libre d'indiquer le genre de considérations qui, de façon générale, le guideront pour attribuer les quotas, à condition de ne pas entraver l'exercice de son pouvoir discrétionnaire de délivrer un permis en tenant les lignes directrices pour obligatoires.

[103] M. Villemure a fourni son opinion sur l'interprétation de la citation en disant : «...ce n'est pas un règlement, ce n'est pas la loi, pas plus que cela n'a force de loi ... le ministre ne peut, d'un point de vue juridique, s'assujettir aux règles de politique. Ce faisant, s'il le fait, il outrepassé son autorisation légale, et il n'est pas autorisé à le faire. »

[104] M. Villemure a déclaré que le ministre avait fait une exception à sa politique qui nécessite habituellement l'envoi d'une lettre de non-conformité, suivie d'une lettre d'avertissement, puis d'un procès-verbal si le ministre n'est pas satisfait des mesures prises à chaque étape. Il a ajouté que dans ce cas particulier, le nombre de violations à la même règle qui ont eu lieu dans un délai très court a convaincu TC de délivrer une SAP immédiatement, ce que le ministre était autorisé à faire.

## **B. Requérente**

[105] M<sup>me</sup> Quach a confirmé que le CP reconnaissait la survenance des trois violations de la règle 439 et qu'elles constituaient de graves violations qui avaient incité les dirigeants du CP à s'occuper de ce problème.

[106] M<sup>me</sup> Quach a indiqué que la délivrance du procès-verbal n'était pas justifiée pour deux raisons principales : la première étant les principes de l'équité procédurale et la seconde étant l'absence de bien fondé.

[107] M<sup>me</sup> Quach a ajouté qu'en vertu des principes de justice naturelle, les parties (comme le CP) devaient bénéficier de la possibilité de présenter toute leur cause, et que l'entière de celle-ci devait être examinée par l'autorité de réglementation, en l'occurrence le ministre des Transports. Elle a poursuivi en déclarant que la question du bien-fondé incluait trois volets principaux : la diligence raisonnable, les SAP qui sont administrées pour des raisons de politiques, et l'incitation à la conformité.

[108] M<sup>me</sup> Quach a fait valoir que lorsqu'une partie était présumée avoir commis une infraction, l'accusation devrait être rédigée de telle façon que l'on comprenne clairement en quoi consiste l'infraction, pour s'assurer que la partie en cause ait la capacité de savoir exactement ce qui est allégué afin qu'elle puisse se défendre contre l'allégation.

[109] M<sup>me</sup> Quach a déclaré que lorsque le CP avait reçu le procès-verbal de violation, il n'était pas clair s'il serait jugé trois fois pour les trois infractions différentes ou pour une seule infraction. Selon ses dires, ce n'est que pendant les témoignages devant le Tribunal qu'il avait été clairement établi qu'il s'agissait d'une infraction et d'une SAP.

[110] M<sup>me</sup> Quach a fait référence à la décision *Cando Rail Services Ltd. c. Canada (Ministre des Transports)*, 2017 TATCF 10 (révision), dans laquelle ce chemin de fer s'est vu imposé deux SAP séparées, une pour chaque infraction. Dans le cas du CP, cependant, c'était la première fois que trois incidents différents étaient intégrés dans une seule allégation.

[111] M<sup>me</sup> Quach a déclaré qu'en réunissant les trois violations, il devenait difficile pour le CP d'articuler une défense cohérente. Elle a ajouté, en guise d'exemple, qu'un incident s'était produit sur une ligne principale, un autre dans une cour de triage et un dernier lors de la transition d'une subdivision à une autre, avec des vitesses différentes dans chaque cas. Elle a fait valoir que les trois incidents étaient survenus dans des circonstances très différentes et présentaient des risques différents à éliminer.

[112] M<sup>me</sup> Quach a indiqué qu'en réunissant les trois incidents dans une seule accusation, le CP a été empêché par inadvertance et de manière inacceptable de présenter une défense pleine et entière dans chaque cas. Elle a fait remarquer que durant son témoignage, M. Hopper avait déclaré avoir recommandé l'émission d'une lettre d'avertissement pour chaque incident, mais que la suggestion avait été abandonnée lorsque les trois incidents ont été réunis en un seul. En ce qui concerne le témoignage de M<sup>me</sup> Madaire-Poisson, elle a reconnu que le témoin et TC avaient pu être très bien intentionnés, et que le CP reconnaissait qu'ils n'avaient pas été de mauvaise foi.

[113] M<sup>me</sup> Quach a parlé des témoignages au sujet de la politique de la DGSF ayant trait à l'approche graduelle du programme de SAP et de la façon qu'il encourage la conformité et décourage la non-conformité. Elle a ajouté qu'une fois de plus, le CP s'était vu refuser par Transports Canada la possibilité de présenter des mesures correctives se rapportant à chaque violation, en raison de la délivrance d'une SAP groupée.

[114] M<sup>me</sup> Quach a déclaré que M. Hopper avait continué à surveiller le CP même après la délivrance du procès-verbal. Il a parlé aux employés du CP, il a visité les différents sites, il a eu accès aux membres de la direction et il a produit des lettres exigeant que le CP fournisse des informations supplémentaires. Il n'a rien trouvé et n'a jamais écrit au CP pour lui indiquer qu'il avait pris des mesures insuffisantes.

[115] M<sup>me</sup> Quach a fait référence à la pièce A-13, citant les parties se rapportant aux procédures et niveaux de risque. Pour une contravention à moyen risque, une lettre de non-conformité peut être délivrée, ou pas ; pour une contravention à risque élevé, une lettre d'avertissement doit être envisagée.

[116] M<sup>me</sup> Quach a fait allusion à plusieurs décisions rendues par les tribunaux ayant trait à l'équité procédurale ; notamment une décision de la Cour suprême du Canada, *Baker c. Canada (Ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration)*, [1999] 2 RCS 817, concernant une demande présentée par M<sup>me</sup> Baker, qui était arrivée au Canada en vertu d'un permis de travail, avait excédé son délai de séjour, et avait ensuite fait une demande de résidence permanente. M<sup>me</sup> Quach a cité les passages suivants de l'arrêt *Baker* :

Au Canada, la reconnaissance qu'une attente légitime existe aura une incidence sur la nature de l'obligation d'équité envers les personnes visées par la décision. Si le

demandeur s'attend légitimement à ce qu'une certaine procédure soit suivie, l'obligation d'équité exigera cette procédure:

Cette doctrine, appliquée au Canada, est fondée sur le principe que les «circonstances» touchant l'équité procédurale comprennent les promesses ou pratiques habituelles des décideurs administratifs, et qu'il serait généralement injuste de leur part d'agir en contravention d'assurances données en matière de procédures, ou de revenir sur des promesses matérielles sans accorder de droits procéduraux importants.

[117] M<sup>me</sup> Quach s'est exprimée quant à la diligence raisonnable et a soutenu que ces incidents étaient liés à des facteurs humains et non pas à des rails brisés que le CP aurait pu remplacer ou un signal défectueux que le CP avait omis de maintenir en état de fonctionnement. Elle a ensuite cité la décision de la Cour suprême dans *R. c. Sault Ste. Marie* :

Alors que la poursuite doit prouver au-delà de tout doute raisonnable que le défendeur a commis l'acte prohibé, le défendeur doit seulement établir, selon la prépondérance des probabilités, la défense de diligence raisonnable.

Elle a ajouté que le CP avait pris des précautions raisonnables pour empêcher que ces incidents ne surviennent.

[118] M<sup>me</sup> Quach a voulu renforcer le fait que le CP respecte et dépasse constamment les normes établies par la loi, l'industrie et les règlements, comme l'ont démontré les témoignages et les éléments de preuve. Elle a ajouté que de nouvelles technologies avaient été mises en place, les caractéristiques et la durée des formations avaient été mises à jour, et qu'il y avait plus de surveillance en milieu de travail par les superviseurs nouvellement embauchés à la grandeur du réseau.

[119] M<sup>me</sup> Quach a conclu en mentionnant que le CP était le chemin de fer de catégorie 1 le plus sécuritaire en Amérique du Nord depuis les 11 dernières années, et elle a mis en évidence les convainquants antécédents de conformité du CP qui s'établissent à 99,999 pour cent.

### ***Réinterrogatoire par le ministre***

[120] M. Villemure a indiqué que si le CP était d'avis que le ministre avait manqué à un certain principe de justice naturelle parce que le CP avait une expectative légitime, cette préoccupation aurait dû être présentée devant une Cour fédérale dans les 30 jours de la délivrance de la SAP, et non pas devant le Tribunal d'appel des transports du Canada (TATC) qui n'a pas le pouvoir d'entendre de tels arguments.

[121] M. Villemure a indiqué que le CP n'avait fourni aucune preuve quant à la façon dont il traitait les erreurs humaines. Il a reconnu qu'il y avait de la surveillance à bord des trains, mais a ajouté qu'aucune preuve n'avait été faite quant à la formation initiale. Il a fait valoir que l'industrie ferroviaire était mieux à même de s'attaquer aux problèmes à facteurs humains et qu'il n'appartenait pas à TC de dire à l'industrie « faites ceci, faites cela ».

[122] M. Villemure a parlé du simulateur pour les nouvelles recrues qui permet de simuler un véritable environnement en ligne, soulignant que rien n'avait été fait pour les

mécaniciens de locomotive expérimentés. Il a rappelé au Tribunal que c'étaient des employés expérimentés qui avaient participé aux trois violations de la règle 439.

## V. ANALYSE

[123] Le ministre avait le fardeau de la preuve à l'égard des trois chefs d'accusation contenus au procès-verbal. Les éléments de chaque infraction peuvent se résumer comme suit : la date et l'heure de l'incident, l'identité de la compagnie de chemin de fer qui a contrevenu à l'article 17.2 de la LSF et l'action ou l'omission qui constitue une violation de la règle 439 du *Règlement d'exploitation ferroviaire du Canada*. Il est à noter que le procès-verbal indique qu'on a contrevenu au « *Règlement d'exploitation du Canada* » ; il s'agit d'une erreur nominale, cependant, le ministre n'a pas demandé de modifier le procès-verbal et aucune objection n'a été soulevée par la requérante. Le Tribunal traitera donc la cause comme si le procès-verbal contenait le véritable nom du règlement.

[124] Pour ce qui est des présumées contraventions du 21 août 2016, du 15 octobre 2016 et du 24 octobre 2016, le ministre a présenté des rapports de notification quotidiens, des diagrammes de site, des notes provenant d'entrevues et une preuve testimoniale, prouvant ainsi tous les éléments des trois infractions.

[125] Puisque le CP a reconnu dans le cadre des témoignages et de la preuve que les équipes de trains avaient omis d'arrêter un mouvement à un signal d'ARRÊT ABSOLU, contrairement à la règle 439 du REFC, le 21 août 2016, le 15 octobre 2016 et le 24 octobre 2016, les trois violations de l'article 17.2 de la LSF ont donc été prouvées.

[126] La requérante a fait valoir qu'elle disposait d'un programme de formation, de systèmes de surveillance des équipages, de séances d'information régulières, et qu'elle avait pris des mesures immédiates lorsqu'elle avait eu connaissance d'une infraction en informant les autres équipages par divers moyens, en embauchant du personnel de supervision supplémentaire, en faisant l'acquisition d'un simulateur pour former les nouveaux employés, et à l'aide d'autres initiatives positives comme l'ont relaté M. Marquis et M. Shearer dans le cadre de leur témoignage. Toutefois, ces initiatives n'ont pas été efficaces dans la prévention de la commission de contraventions répétées. La preuve a démontré que l'inspecteur de la sécurité ferroviaire, au moyen d'entrevues, a confirmé que les incidents s'étaient produits et que les équipes de train avaient admis des erreurs de comportement. L'inspecteur a effectué des entrevues efficaces et efficaces avec deux équipes de train, et avec le gestionnaire dans un autre incident. L'inspecteur a réuni une documentation et consulté la DGSF à Ottawa pour s'assurer que des mesures correctives appropriées étaient prises pour assurer la sécurité des opérations ferroviaires. Toutefois, des mesures correctives après le fait ne sauraient servir à atténuer les contraventions. Selon la Cour suprême dans *R. c. Sault Ste. Marie*, faire preuve de diligence raisonnable veut dire prendre toutes les précautions pour prévenir l'infraction et faire tout le nécessaire pour le bon fonctionnement des mesures préventives.

[127] Par conséquent, le Tribunal conclut que la requérante n'a pas pris toutes les précautions raisonnables pour prévenir les violations.

[128] Bien que la requérante aurait préféré recevoir un procès-verbal pour chaque violation de la règle 439 du REFC, le ministre a le pouvoir de poursuivre plus d'une violation sur un seul procès-verbal. Il a l'autorisation d'utiliser ces outils comme moyen de dissuasion pour assurer la conformité, et dans ce cas a décidé de délivrer un procès-verbal pour assurer la conformité après qu'aient eu lieu trois infractions de même nature.

[129] En ce qui concerne les préoccupations exprimées par la requérante qui estime que chaque violation de la règle aurait dû être traitée séparément afin de lui fournir l'occasion de démontrer au ministre que des mesures correctives avaient été prises relativement à chaque incident, le ministre a décidé d'agir autrement et de réunir les trois violations. Ceci étant dit, la requérante avait l'occasion et la liberté au cours de l'audience d'indiquer au conseiller du Tribunal quelles mesures correctives avaient été prises respectivement pour chaque infraction, afin de répondre aux préoccupations du ministre. De fait, la requérante a elle aussi « groupé » ses preuves testimoniales et matérielles.

[130] Selon les témoignages entendus, le CP a fourni à la DGSF son plan de formation et d'autres initiatives en matière de sécurité, par l'entremise du système de gestion de la sécurité, mais le ministre n'a pas prouvé que cette information avait été partagée au sein de la région et de la DGSF.

[131] Bien que le ministre ait prouvé que les incidents ont eu lieu, il n'a pas démontré qu'il avait pris en considération, selon les témoignages des inspecteurs et de M<sup>me</sup> Madaire-Poisson, les améliorations apportées à la sécurité telles que le programme de formation et l'embauche de superviseurs supplémentaires, via le système de gestion de la sécurité. Je réduis donc la sanction pécuniaire de 6 pour cent en raison de cette circonstance atténuante supplémentaire.

## **VI. DÉCISION**

[132] J'entérine la décision du ministre des Transports d'imposer une sanction administrative pécuniaire, toutefois, le montant de la sanction est réduit en raison d'une circonstance atténuante additionnelle.

[133] Le montant total de 58 044,28 \$ est payable au receveur général du Canada et doit parvenir au Tribunal d'appel des transports du Canada dans les 35 jours de la réception de la présente décision.

Le 30 juillet 2018

(Original signé)

Gary Drouin

Conseiller