



TRIBUNAL D'APPEL DES TRANSPORTS DU CANADA

Référence : *Compagnie de chemin de fer Quebec North Shore and Labrador Inc. c. Canada (Ministre des Transports)*, 2019 TATCF 33 (révision)

N° de dossier du TATC : Q-0028-41

Secteur : ferroviaire

ENTRE :

Compagnie de chemin de fer Quebec North Shore and Labrador Inc., requérante

-et -

Canada (Ministre des Transports), intimé

Audience tenue à : Montréal (Québec), les 15 et 16 novembre 2018

Affaire entendue par : Gary Drouin, conseiller

Décision rendue le : 23 juillet 2019

DÉCISION ET MOTIFS À LA SUITE D'UNE RÉVISION

Arrêt : Le ministre des Transports n'a pas démontré, selon la prépondérance des probabilités, que la requérante, la Compagnie de chemin de fer Quebec North Shore and Labrador Inc., a contrevenu à la règle 112(a) du *Règlement d'exploitation ferroviaire du Canada*. En conséquence, la sanction de 54 666,12 \$ est rejetée.

I. HISTORIQUE

[1] L'évènement qui nous occupe a été porté à l'attention de Transports Canada (TC) lorsque la Compagnie de chemin de fer Quebec North Shore and Labrador (QNS&L) a signalé au Bureau de la sécurité des transports un incident de mouvement intempestif d'un matériel roulant survenu le 25 juillet 2017 dans les environs de la Station Mai. Une enquête interne a eu lieu afin d'obtenir des informations préliminaires au sujet de l'incident et afin de savoir si un test effectif de poussée et traction avait été fait avant l'incident. TC, bureau de la région du Québec, a mandaté un inspecteur pour faire la lumière sur cette situation afin de déterminer si des actions correctives par le ministre étaient justifiées. Suite à une enquête, TC a émis le procès-verbal qui fait l'objet de la demande de révision.

[2] L'annexe A du procès-verbal du 8 janvier 2018 allègue que le ou vers le 25 juillet 2017, au point milliaire 126.8 de la subdivision Wacouna, dans les environs de la Station Mai, près de Sept-Îles, Québec, la QNS&L a laissé du matériel roulant sans surveillance sur la voie principale sans avoir serré le nombre de freins à main minimum requis et avoir déterminé le nombre comme étant suffisant par une vérification de leur efficacité.

[3] Ceci étant, le ministre allègue que la QNS&L aurait contrevenu à la règle 112(a) du *Règlement d'exploitation ferroviaire du Canada (REFC)* et à l'article 17.2 de la *Loi sur la sécurité ferroviaire (LSF)*, en exploitant un chemin de fer en contravention avec les règles établies en vertu des articles 19 ou 20 de la *LSF* qui s'appliquent à la QNS&L.

[4] Le procès-verbal a établi une sanction de 54 666,12 \$.

[5] Le 9 février 2018, le Tribunal d'appel des transports du Canada (Tribunal) a reçu, en temps voulu, une demande de révision de la requérante.

II. ANALYSE

A. Cadre juridique

[6] Le Tribunal note que l'article 17.2 de la *LSF* exige de la compagnie de chemin de fer qu'elle se conforme aux règles établies sous le régime de l'article 19 ou 20 de cette loi. Si elle n'est pas en conformité, elle commet une infraction ou une contravention. Selon la *LSF*, assurer l'immobilisation d'un matériel roulant laissé sans surveillance demeure la responsabilité de la compagnie de chemin de fer.

[7] Le Tribunal note aussi l'accent mis sur la sécurité et la sûreté du public et du personnel prévu à l'article 3 de la *LSF*, qui se lit comme suit :

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;

b) encourager la collaboration et la participation des parties intéressées à l'amélioration de la sécurité et de la sûreté ferroviaires;

[...]

[8] Les articles 20 et 20.1 de la *LSF* permettent à une compagnie ferroviaire—ou un tiers agissant au nom de cette compagnie—d'établir des règles concernant les domaines visés par la *LSF*, et d'ensuite déposer ces règles auprès du ministre pour son approbation. Le *REFC* est l'une des règles qui ont été adoptées en vertu de l'article 20 de la *LSF*. Il est entré en vigueur le 14 décembre 2016. Il prescrit les normes de sécurité minimales pour les wagons utilisés par les compagnies ferroviaires du ressort de TC.

[9] La règle 112(a) du *REFC* stipule les mesures qu'une compagnie de chemin de fer doit prendre pour assurer l'immobilisation d'un matériel roulant laissé sans surveillance de manière à empêcher son déplacement intempestif. Selon la règle 112(i), un matériel roulant est considéré comme étant laissé sans surveillance quand un employé n'en est pas suffisamment proche pour intervenir efficacement afin d'arrêter le mouvement intempestif du matériel.

[10] La règle 112(a) exige, en partie, ce qui suit :

(a) Quand un matériel, dont une locomotive sans source d'air, est laissé sans surveillance sur une voie principale, une voie de subdivision, une voie d'évitement ou dans un endroit à haut risque, au moins le nombre minimum de freins à main, tel qu'indiqué dans le tableau des freins à main en (k), doivent être serrés. Après une vérification de leur efficacité telle que décrite en (e), ce nombre de freins doit être déterminé suffisant. De plus, au moins un autre dispositif d'immobilisation physique ou mécanique doit être utilisé. [...]

[11] La règle 112(e) oblige une vérification de l'efficacité des freins à main selon les exigences énumérées, y compris un test de poussée et traction. La règle 112(k) contient un tableau qui indique le nombre minimum de freins à main à serrer pour immobiliser un matériel roulant ou des mouvements laissés sans surveillance, en fonction de la déclivité et du tonnage total qui s'appliquent.

[12] Par le biais de l'article 40.1 de la *LSF* et de l'alinéa 3(1)b) du *Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires relatives à la sécurité ferroviaire*, le *REFC* est assujéti au régime des sanctions administratives pécuniaires prévu aux articles 40.13 à 40.22 de la *LSF*.

[13] En vertu du paragraphe 40.16(4) de la *LSF*, le fardeau de la preuve incombe au ministre relativement au chef d'accusation énoncé dans le procès-verbal de violation. En vertu du paragraphe 15(5) de la *Loi sur le Tribunal d'appel des transports du Canada*, « dans toute affaire portée devant le Tribunal, la charge de la preuve repose sur la prépondérance des probabilités ».

B. Éléments de l'infraction et sanction imposée

[14] Les éléments à prouver pour cette violation peuvent être résumés comme suit : la date et le lieu de l'événement, l'identité de la compagnie de chemin de fer qui a commis la violation alléguée, et l'action ou l'omission qui constitue une violation.

[15] La date et le lieu de l'incident et la compagnie concernée ne sont pas contestés, ni le fait qu'il y a eu un mouvement intempestif. Le différend entre les parties dans cette affaire porte

plutôt sur l'interprétation à donner à la règle 112 du *REFC* et plus particulièrement aux termes « sans surveillance » et « intervenir efficacement ».

[16] La position du ministre est qu'aux termes de la règle 112(i) du *REFC*, lorsqu'un employé n'est pas suffisamment proche pour intervenir efficacement afin d'arrêter un mouvement intempestif, le mouvement doit être considéré comme étant laissé sans surveillance. Selon le ministre, le matériel a été laissé sans surveillance lors du mouvement intempestif du 25 juillet 2017 en ce que les employés de la QNS&L étaient trop loin pour intervenir efficacement. Par conséquent, le ministre prétend que les exigences de la règle 112(a) s'appliquaient. La preuve présentée par le ministre cherchait à démontrer que lorsque le train était laissé sans surveillance, le nombre de freins à main appliqué ne correspondait pas aux exigences du *REFC*.

[17] Quant à la sanction, le ministre, par le biais du témoignage de Suzanne Madaire-Poisson, Chef de conformité et sécurité en sécurité ferroviaire à TC, a expliqué les facteurs qui ont mené à l'émission et au montant de la pénalité. Elle a noté que même si l'inspecteur Mario Bernier a recommandé une « lettre d'avertissement », la Directrice générale a opté pour une sanction administrative pécuniaire, car elle jugeait qu'il n'y avait pas de pardon pour une non-conformité à la règle 112. Mme Madaire-Poisson a expliqué les facteurs aggravants reliés au montant de la pénalité, dont l'imprudence, la possibilité de dommages, et le fait que la requérante était en contravention de plusieurs règles lors des faits reprochés. Elle a aussi expliqué les facteurs atténuants, y compris le fait que la QNS&L a clarifié ses règlements, le fait d'avoir aidé le ministre, le fait d'avoir rapporté la violation au ministre, et le fait d'avoir avoué la violation.

C. L'immobilisation du matériel

[18] Selon la règle 112, le nombre de freins à serrer dépend du poids du matériel roulant et de la déclivité moyenne du terrain. M. Bernier confirme qu'il ne connaît pas la déclivité moyenne de la Station Mai. Cependant, M. Bernier a déterminé selon la pièce M-5, le bulletin de composition du train, que le poids du train était d'un peu moins de 20 000 tonnes. Ainsi, selon la pièce M-6, un tableau du nombre de freins requis selon la déclivité tiré de la règle 112, il a déterminé que huit était le nombre minimum de freins à main nécessaires, puisque le nombre de freins requis pour un train de 20 000 tonnes commence à huit pour une déclivité de zéro.

[19] Selon les informations obtenues par le ministre et non contestées par la requérante entourant le présumé incident, le mouvement intempestif a été causé par des mesures d'immobilisation insuffisantes. Le ministre, suite à une entrevue avec les mécaniciens de la QNS&L présents lors de l'incident, Dave Patry et David Simard, les 23 et 24 août 2017 (pièces M-3 et M-7), nous apprend que cinq freins à main ont été serrés sur les wagons laissés sur la voie principale.

[20] De plus, les employés n'ont pas fait de vérification de l'efficacité des freins à main pour déterminer que le nombre de freins serrés était suffisant. M. Bernier fait référence à la pièce M-4, Enquête formelle des employés de la QNS&L, de laquelle il retire des affirmations des entrevues des employés en cause. Il conclut, sans avoir été présent lors des interrogations, et selon son interprétation des faits, que M. Patry n'a pas effectué la manœuvre de poussée et traction selon la règle 112(e).

[21] Jean Migneault, inspecteur chez TC, bureau régional du Québec, confirme lors de l'interrogation que M. Patry aurait serré cinq freins à main sans faire de poussée et traction. Il ajoute que M. Patry lui confirme qu'il serre les freins par groupe de 5, soit 5, 10 ou 15 selon la situation, sans connaissance de la provenance de cette information ou directive. M. Migneault avance qu'il semblait y avoir confusion chez les mécaniciens quant à la règle 112 et que leurs réponses aux questions sur l'application de cette règle étaient vagues.

[22] Kevin Mosher, spécialiste de la réglementation chez la QNS&L, confirme qu'il est mécanicien de locomotive certifié et ajoute que M. Patry et M. Simard possèdent la même certification. M. Mosher confirme que M. Patry et M. Simard avaient accès au manuel du *REFC*, qui inclut la règle 112 (pièce R-1), et donc qu'ils devaient être familiers avec cette règle.

[23] Selon les témoignages et les preuves présentés, le nombre de freins serrés n'était pas suffisant; de plus, la QNS&L a omis de faire le test de poussée et traction requis pour confirmer qu'un nombre suffisant de freins étaient serrés. Cependant, la requérante avance que le nombre de freins serrés, ainsi que le fait de les avoir testés ou non, n'est pas pertinent, puisque la règle 112(a) ne s'appliquait pas dans les circonstances. Je suis d'accord avec cet argument.

D. L'interprétation et l'applicabilité de la règle 112(a)

[24] Le ministre a présenté des témoignages et des plans et photos de la Station Mai (pièces M-1, M-2A, et M-2B), ainsi que les notes de l'inspecteur Bernier (pièce M-3), qui permettaient de mettre l'incident en contexte. Ainsi, lors du mouvement intempestif, la rame de wagons se situait sur la voie principale au nord d'un signal. M. Patry se trouvait dans la locomotive, qu'il avait détachée et déplacée vers le sud. M. Simard se trouvait au sol à côté d'une autre locomotive. M. Simard s'est rendu compte du mouvement quand M. Patry a dit à la radio que le signal était « tombé » rouge. Il a ensuite traversé devant le mouvement intempestif à une distance sécuritaire selon lui, pour ouvrir le robinet d'arrêt sur les wagons afin de mettre le train en urgence et l'arrêter.

[25] La position de la QNS&L est que la règle 112(a) du *REFC* ne s'applique pas étant donné que le matériel roulant n'était pas laissé sans surveillance. Plus particulièrement, la QNS&L a tenté de démontrer que ses employés étaient suffisamment proches pour intervenir efficacement afin d'arrêter le mouvement intempestif. De plus, la QNS&L prétend que dans tous les cas, le mouvement a été arrêté de manière efficace.

[26] M. Mosher confirme qu'il était présent lors de l'enquête interne de la QNS&L, et sa conclusion était qu'il n'y avait pas eu de non-conformité à la règle 112, car l'équipe du train faisait des manœuvres pour une nouvelle configuration du train vers le sud, et par conséquent le train n'était pas laissé sans surveillance.

[27] M. Mosher donne la définition de « tie-uper », qui est de garer de l'équipement pour un certain temps, et ajoute que dans un « tie-uper » la règle 112(a) s'applique. Or, il dit que la manœuvre qui se déroulait le 25 juillet 2017 n'était pas un « tie-uper », mais plutôt une manœuvre pour raccoupler les wagons et permettre au nouveau train de continuer le trajet vers Sept-Îles.

[28] En effet, la requérante a démontré à l'aide des témoignages et des preuves qu'il s'agissait d'une manœuvre pour reconstruire le train, qui devait poursuivre son trajet vers Sept-Îles, et il n'y a eu aucune mention lors des témoignages et des preuves qu'il s'agissait de stationner les wagons pour une période de temps.

[29] La QNS&L affirme qu'une autre raison pour ne pas remettre en question le nombre de freins mis ou effectuer la manœuvre de poussée et traction est que les deux employés qui travaillaient en équipe considéraient que le train était sous leurs surveillances, donc ils n'avaient pas l'obligation de mettre en application la règle 112(a).

[30] M. Bernier détermine que selon son expérience, M. Patry ne pouvait voir le train et ajoute que la noirceur limitait sa vue. M. Migneault indique également que M. Patry n'avait pas de visuel sur le train. De sa part, M. Simard explique à l'aide de visuels son emplacement lors des divers mouvements. Il explique qu'il marchait en faisant des allers-retours en attendant la locomotive pour assister à l'accouplage. M. Simard ajoute qu'il avait un certain regard sur son mouvement (du coin de l'œil) et confirme qu'il était à proximité du mouvement. Par conséquent, bien que M. Patry n'ait pas pu voir le train, M. Simard pouvait le voir.

[31] De plus, la QNS&L rappelle que selon la Règle générale C du REFC :

C Les employés ont l'obligation de :

(i) faire preuve de vigilance pour éviter tout risque de blessure pour eux-mêmes et pour les autres;

(ii) s'attendre à ce qu'un mouvement, un véhicule d'entretien ou un matériel roulant surgisse à tout moment, dans l'un ou l'autre sens, sur une voie quelle qu'elle soit;

[...]

Elle prétend que cette règle reflète les actions de M. Simard, qui marchait en faisant des allers-retours, lui permettant de voir dans diverses directions dans un lieu qui avait de l'éclairage.

[32] L'interprétation de la règle 112 par la QNS&L est différente que celle avancée par TC en ce que les parties ne sont pas d'accord sur l'interprétation à donner à la notion d'être laissé « sans surveillance ». La QNS&L souligne que selon la règle 112(i), « ...un matériel roulant est considéré comme étant laissé sans surveillance quand un employé n'en est pas suffisamment proche pour intervenir efficacement afin d'arrêter le mouvement intempestif du matériel » et que le 25 juillet 2017 les trains étaient sous surveillance et sous manœuvre, puisque les employés se trouvaient à proximité et pouvaient arrêter les trains.

[33] M. Mosher donne sa définition de la capacité d'intervenir et offre des exemples de situations où l'on a la capacité d'intervenir et où l'on ne l'a pas. Il confirme que dans la situation du 25 juillet 2017, les mécaniciens avaient la capacité d'intervenir, car il n'y avait aucun obstacle qui empêchait l'accès au mouvement pour l'immobiliser.

[34] Me Michel Huart, représentant de la QNS&L, fait référence à un document interne préparé par TC pour les fins d'analyser la contravention (pièce R-2, Liste de vérification pour la prise de décisions liées aux sanctions administratives pécuniaires (SAP)) dans lequel TC rapporte que M. Patry a dit lors de son entretien avec les inspecteurs de TC que le mouvement n'était pas sans surveillance car il pouvait mettre l'équipement en urgence à l'aide du moniteur de frein du

train, et M. Bernier explique que si l'air reste embouteillé dans l'équipement, il y a la possibilité de prendre action et mettre le train en « urgence ».

[35] Denis Dionne, superviseur aux opérations ferroviaires, explique à l'aide des pièces R-4, Image du système de frein, et R-5, Image de la valve de robinet d'arrêt du wagon, comment le système de frein fonctionne, les emplacements des freins sur les wagons et le résultat de leurs utilisations. M. Dionne explique qu'il y a deux options pour freiner un mouvement intempestif. La première, celle que M. Simard a utilisée puisqu'il était à proximité du mouvement, est d'actionner le moniteur de frein de train. Cette option a effectivement immobilisé le mouvement lors de l'incident. Une deuxième option est d'envoyer un signal radio à partir de la locomotive pour placer le mouvement en urgence et donc l'immobiliser. L'option la plus efficace et rapide selon lui est celle que M. Simard a choisie, soit de marcher à côté du mouvement et d'ouvrir le robinet pour mettre le train en urgence.

[36] M. Simard confirme que le train avançait très lentement du fait qu'il a eu le temps de traverser la voie et de mettre le frein d'urgence. En blague, durant l'enquête interne de la compagnie, il aurait mentionné qu'il aurait eu le temps d'attacher ses bottes avant que le mouvement l'atteigne.

[37] La règle 112(i) indique clairement qu'un matériel roulant est considéré comme étant laissé sans surveillance quand un employé n'en est pas suffisamment proche pour intervenir efficacement afin d'arrêter un mouvement intempestif du matériel. La QNS&L prétend que la notion de proximité doit se lire avec celle de pouvoir intervenir efficacement. Elle ajoute que la preuve et le témoignage de M. Bernier confirment qu'il s'agissait simplement d'appuyer sur un interrupteur pour arrêter efficacement le train. Selon les témoignages non contestés, le mouvement a été immobilisé efficacement par M. Simard en utilisant les outils à sa disposition. De plus, la requérante souligne le fait qu'il y a une différence entre un train en délire comme l'incident du Lac Mégantic et un mouvement lors de manœuvres d'ordre régulier pour la configuration d'un train.

[38] Le ministre prétend que selon la règle 112, qui était en vigueur lors du présumé incident, un employé qui n'est pas suffisamment proche pour intervenir et arrêter un mouvement intempestif ou laissé sans surveillance est en contravention avec la règle 112. Le ministre prétend de plus que les mécaniciens n'étaient pas suffisamment proches, puisque M. Simard a dû traverser la voie devant le mouvement intempestif pour pouvoir l'arrêter. De plus, M. Bernier ajoute que le train a déclenché un signal rouge, ce qui n'était pas conforme, et avait dépassé les limites autorisées. Toutefois, selon les témoignages du ministre et de la requérante ainsi que les pièces déposées, le mouvement a été arrêté suite à l'intervention de M. Simard, qui était à une distance suffisamment proche pour effectuer la manœuvre.

[39] Le Tribunal conclut que la QNS&L a interprété correctement la règle 112, qu'elle a démontré le fait qu'il y avait une surveillance des mouvements, et que la nécessité d'appuyer huit freins ne s'appliquait pas lors de manœuvres pour la reconstruction d'un train.

III. DÉCISION

[40] Le ministre des Transports n'a pas démontré, selon la prépondérance des probabilités, que la requérante, la Compagnie de chemin de fer Quebec North Shore et Labrador Inc., a contrevenu à la règle 112(a) du *Règlement d'exploitation ferroviaire du Canada*. En conséquence, la sanction de 54 666,12 \$ est rejetée.

Le 23 juillet 2019

(Original signé)

Gary Drouin

Conseiller

Représentants des parties

Pour le ministre : Me Micheline Sabourin

Pour la requérante: Me Michel Huart