



TRIBUNAL D'APPEL DES TRANSPORTS DU CANADA

Référence : *Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada c. Canada (Ministre des Transports)*, 2022 TATCF 15 (révision)

N° de dossier du TATC : RO-0039-41

Secteur : ferroviaire

ENTRE :

Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, requérante

- et -

Canada (Ministre des Transports), intimé

[Traduction française officielle]

Audience : Par vidéoconférence les 14, 15 et 18 juin 2021

Affaire entendue par : Gary Drouin, conseiller

Décision rendue le : 16 mars 2022

DÉCISION ET MOTIFS À LA SUITE D'UNE RÉVISION

Arrêt : Le ministre des Transports a prouvé, selon la prépondérance des probabilités, que la requérante, la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, a contrevenu à l'article 17.2 de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*. Par conséquent, la sanction pécuniaire de 45 833,04 \$ est maintenue.

Le montant total de 45 833,04 \$ est payable au receveur général du Canada et doit parvenir au Tribunal d'appel des transports du Canada dans les 35 jours suivant la signification de la présente décision.

I. HISTORIQUE

[1] Le 4 juin 2019, Transports Canada (TC) a délivré un procès-verbal – Contravention à un texte désigné (sécurité ferroviaire) à la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN), lui imposant une sanction pécuniaire totale de 45 833,04 \$. L'annexe A du procès-verbal indiquait ce qui suit :

Le ou vers le 10 décembre 2018, à Langstaff ou dans les environs, dans la subdivision Bala, le Canadien National a exploité du matériel ferroviaire autrement que conformément à la règle 439 du Règlement d'exploitation ferroviaire du Canada qui s'applique au Canadien National, alors que 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*.

Sanction pécuniaire : 22 916,52 \$

Le ou vers le 7 février 2019, à Argolis (Ontario) ou dans les environs, dans la subdivision Ruel, le Canadien National a exploité du matériel ferroviaire autrement que conformément à la règle 439 du Règlement d'exploitation ferroviaire du Canada qui s'applique au Canadien National, alors que 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*.

Sanction pécuniaire : 22 916,52 \$

AMENDE TOTALE : 45 833,04 \$

[2] Le 21 juin 2019, le CN a déposé une demande de révision de ce procès-verbal auprès du Tribunal d'appel des transports du Canada (Tribunal).

II. ANALYSE

A. Question à trancher

[3] Le Tribunal doit déterminer si le CN a omis d'arrêter un mouvement, en violation de l'article 17.2 de la *Loi sur la sécurité ferroviaire (LSF)*.

[4] Le Tribunal doit également déterminer si le CN a pu établir une défense de diligence raisonnable.

B. Cadre juridique

[5] L'article 17.2 de la *LSF* dispose que :

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.

[6] Il est allégué que le CN a omis de se conformer à la règle 439 du *Règlement d'exploitation ferroviaire du Canada (REFC)*. Cette règle exige qu'une compagnie de chemin de fer arrête un mouvement au moins 300 pieds avant le signal d'ARRÊT ABSOLU, à moins que le mouvement n'ait été autorisé par la règle 564 ou qu'il ne soit nécessaire de libérer un aiguillage,

un passage à niveau, un emplacement contrôlé ou pour placer du matériel voyageurs devant un quai de gare.

[7] La règle 564 du *REFC*, Autorisation de franchir un signal d'Arrêt absolu, prévoit à l'alinéa a) qu'un train ou un transfert doit avoir l'autorisation nécessaire pour franchir un signal de canton donnant l'indication Arrêt absolu.

[8] Aux termes du paragraphe 40.16(4) de la *LSF*, c'est au ministre des Transports (ministre) qu'il incombe de prouver les allégations. La charge de la preuve repose sur la prépondérance des probabilités, conformément au paragraphe 15(5) de la *Loi sur le Tribunal d'appel des transports du Canada*.

C. Le CN a-t-il contrevenu à l'article 17.2 de la *LSF*?

[9] Le ministre et la requérante ont reconnu que le 10 décembre 2018, à Langstaff (Ontario) ou dans les environs, dans la subdivision Bala du CN, les membres de l'équipe de train du CN ont omis d'arrêter leur train à un signal d'ARRÊT ABSOLU conformément à la règle 439 du *REFC*, contrevenant ainsi à l'article 17.2 de la *LSF*.

[10] Le ministre et la requérante ont en outre convenu que le 7 février 2019, à Argolis (Ontario) ou dans les environs, dans la subdivision Ruel du CN, les membres de l'équipe de train du CN ont omis d'arrêter leur train à un signal d'ARRÊT ABSOLU conformément à la règle 439 du *REFC*, contrevenant ainsi à l'article 17.2 de la *LSF*.

[11] Non seulement le CN a admis la commission des violations, mais la preuve offerte par le ministre va dans le même sens. Nous en discuterons plus en détail ci-dessous.

(1) Incident du 10 décembre 2018 à Langstaff (Ontario) ou dans les environs, dans la subdivision Bala du CN

[12] Au cours de son témoignage, M. Peter Hopper, inspecteur de la sécurité ferroviaire à TC, a décrit la configuration de la voie près de Langstaff, dans la subdivision Bala (pièce M-3), l'emplacement du signal d'ARRÊT ABSOLU 175E et l'endroit où le train Q10521-10 du CN s'est arrêté, soit au-delà du signal d'ARRÊT ABSOLU. Les renseignements fournis par M. Hopper résultent de trois entrevues avec les membres de l'équipe de train; la première avec le mécanicien de locomotive Rod Kearney le 7 janvier 2019 (pièce M-4), la deuxième avec le chef de train Ray Stohr le 7 janvier 2019 (pièce M-5) et la troisième avec le gestionnaire Robert Eull (pièce M-6) le 4 février 2019.¹ Les trois employés ont confirmé qu'ils avaient franchi le signal d'ARRÊT ABSOLU sans autorisation, et leurs déclarations respectives ne contenaient aucun renseignement contradictoire.

[13] Lors de ses entrevues avec l'équipe du CN le 7 janvier 2019, M. Hopper a appris que les deux membres de l'équipe avaient pris le contrôle du train entre deux signaux. Selon le mécanicien de locomotive Kearney, l'équipe descendante n'a communiqué aucune information

¹ Dans les pièces M-4, M-5 et M-6, la date indique l'année 2018. Il fut confirmé au cours de l'audience qu'il s'agissait d'une erreur de typographie et qu'on aurait dû y lire 2019.

telle qu'un signal d'ARRÊT ABSOLU imminent ou toute autre instruction spéciale avant de transmettre le contrôle du train à M. Kearney et au chef de train Stohr.

[14] Au cours de son entrevue, M. Kearney a dit à M. Hopper qu'il était ravi que M. Robert Eull, un gestionnaire au centre de contrôle de la circulation ferroviaire (CCCF) l'accompagne à bord du train, car cela lui permettrait d'engager la conversation et d'interagir avec lui. M. Kearney a ajouté que l'équipe avait été distraite par une femme se tenant debout à un passage à niveau, pensant qu'il pourrait s'agir d'un potentiel cas de suicide.

[15] M. Kearney a poursuivi l'entrevue en disant qu'il avait ouvert la fenêtre et fait un geste à la femme, puis qu'il avait continué à parler au chef de train et au gestionnaire au sujet de la fin de semaine jusqu'à ce que le chef de train l'avertisse qu'il y avait un signal d'ARRÊT ABSOLU. M. Kearney a alors immédiatement placé le train en situation d'urgence, ce dernier glissant jusqu'à 22 pieds au-delà du signal. Il a en outre confirmé qu'il roulait à une vitesse de 23 mi/h dans une zone de 15 mi/h.

[16] M. Hopper a également demandé à M. Kearney si, en tant que mécanicien de locomotive, il croyait qu'il y avait quelque chose que lui ou le CN aurait pu suggérer pour empêcher qu'un tel événement ne se reproduise. M. Kearney a répondu que ce jour-là, il s'était senti différent, qu'il y avait un manque de concentration et que le suicide potentiel l'avait distrait. Il a ajouté que « [c]es nouveaux chefs de train ne sont pas toujours au top ».

[17] Durant son entrevue, le chef de train Stohr a mentionné que lui aussi n'avait pas vu le signal avancé, puisqu'ils avaient pris le contrôle du train entre deux signaux. Il a ajouté que lorsqu'il avait vu le signal d'ARRÊT ABSOLU, il avait alerté le mécanicien de locomotive en lui lançant « serrer tous les freins d'urgence, signal d'arrêt », puis avait diffusé le message d'urgence.

[18] M. Hopper a ensuite demandé à M. Stohr s'il estimait qu'il y avait des distractions dans la cabine, ce à quoi M. Stohr a répondu que le mécanicien parlait beaucoup, mais qu'il était constamment concentré sur son travail.

[19] Le 4 février 2019, M. Hopper a interviewé M. Eull. Lorsqu'on lui a demandé quelle indication de signal il avait reçue sur le signal avancé à Langstaff, M. Eull a répondu qu'il n'en avait pas reçue puisqu'il était entré dans la locomotive entre les signaux. Une fois le train en marche, M. Eull a expliqué que « quelques minutes plus tard, nous avons tourné le coin à Langstaff et le signal était tout rouge », ajoutant qu'il n'avait noté aucune distraction avant l'incident.

[20] M. Hopper a déclaré que l'équipe avait pris le contrôle du train entre deux signaux et qu'elle n'était pas prête à s'arrêter conformément à la règle 401.2 du *REFC* :

401.2 ABSENCE D'UN SIGNAL AVANCÉ

En l'absence d'un signal avancé, les mouvements entrant en CCC ou y retournant à partir d'une voie d'évitement, doivent approcher le signal réglant leur marche en étant prêts à s'y arrêter, à moins que celui-ci ne présente une indication plus favorable que celle d'Arrêt absolu.

Si l'équipe s'était conformée à la règle 401.2 du *REFC*, elle n'aurait peut-être pas franchi le signal d'ARRÊT ABSOLU sans autorisation. Dans leur déclaration, les membres de l'équipe ont

indiqué que l'équipe de train descendante qui lui avait cédé l'autorité du train n'avait pas fait mention d'un ARRÊT ABSOLU imminent, mais selon la transcription de l'entrevue de M. Hopper, l'équipe en cause en l'espèce ne s'est pas informée s'il y avait des instructions spéciales ou tout élément dont elle devrait être au courant.

[21] Je constate par ailleurs qu'une vidéo (pièce A-7) montre le train circulant au-delà du signal d'ARRÊT ABSOLU.

(2) Incident survenu le ou vers le 7 février 2019, à Argolis (Ontario) ou dans les environs, dans la subdivision Ruel du CN

[22] Lors de son témoignage, M. Hopper a décrit la configuration de la voie près d'Argolis, dans la subdivision Ruel (pièce M-10), l'emplacement du signal d'ARRÊT ABSOLU 2129 Argolis et l'endroit où le train Q11531-06 du CN s'était complètement arrêté, c'est-à-dire après le signal d'ARRÊT ABSOLU. M. Hopper tirait ses renseignements de deux entrevues effectuées avec les membres de l'équipe de train.

[23] La première entrevue a eu lieu le 20 février 2019 avec le mécanicien de locomotive Travis Thomson (pièce M-11). Celui-ci a expliqué que, pour des raisons de courtoisie, il utilisait les toilettes de la deuxième unité plutôt que celles de la locomotive de tête lorsque la locomotive CN Q11531-06 a omis de s'arrêter au signal d'ARRÊT ABSOLU, franchissant ainsi le signal sans autorisation. Il a ajouté qu'il n'y avait aucune indication d'un signal d'ARRÊT ABSOLU à Argolis, sinon il n'aurait pas utilisé les installations sanitaires de la deuxième locomotive.

[24] M. Thomson a déclaré qu'une fois qu'il était retourné à la locomotive de tête et s'était rendu compte que le train avait franchi un signal d'ARRÊT ABSOLU, il avait immédiatement effectué un « appel d'urgence » pour alerter le contrôleur de la circulation ferroviaire (CCF) et les autres trains pouvant se trouver à proximité.

[25] La deuxième entrevue a eu lieu avec Kyle Kostiw, un chef de train-conducteur de locomotive (CTCL), le 20 février 2019 (pièce M-12). M. Kostiw a expliqué en détail la situation qui régnait dans la cabine juste avant que l'on constate que le signal contrôlé 2129 Argolis indiquait « ARRÊT ABSOLU ». Il a déclaré avoir tenté d'arrêter le train à temps, mais qu'il n'avait pu le faire, car il avait entrepris les manœuvres trop tard, et avait conséquemment dépassé le signal d'arrêt sans autorisation.

[26] Comme l'ont démontré les entrevues menées par M. Hopper, M. Thomson et M. Kostiw ont admis qu'ils avaient franchi le signal d'ARRÊT ABSOLU sans autorisation, contrevenant du même coup à la règle 439 du *REFC*. Le CN a également reconnu et démontré ce fait en prenant des mesures disciplinaires à l'endroit des deux employés concernés pour avoir enfreint la règle 439 du *REFC*.

[27] Au cours du contre-interrogatoire, M. William Glass, agent de locomotive principal dans la division de l'Est du Canada du CN, a témoigné que les équipes des trains Q11531-06 et Q10521-10 du CN avaient omis de s'arrêter au signal d'ARRÊT ABSOLU, franchissant ainsi le signal sans autorisation, et entraînant une violation de l'article 17.2 de la *LSF*.

[28] Comme le CN a reconnu les contraventions et compte tenu de la preuve et des témoignages confirmant le non-respect de la règle 439 du *REFC* sans aucune information contradictoire de part et d'autre, je conclus que le ministre a prouvé, selon la prépondérance des probabilités, que lors des deux incidents en cause, les trains se sont arrêtés sans autorisation au-delà du signal d'arrêt, contrevenant dès lors à la règle 439 du *REFC*, et que le CN a par conséquent enfreint l'article 17.2 de la *LSF*.

D. Preuve du ministre relative aux antécédents de contravention du CN à la règle 439 du *REFC*

[29] Le ministre a porté à l'attention du Tribunal une série d'incidents qui, selon lui, démontrent que les équipes d'exploitation n'étaient pas préparées et qu'elles n'avaient pas su reconnaître la séquence de signalisation appropriée.

[30] Durant son témoignage, M. Hopper a présenté la pièce M-16, soit un avis de TC daté du 30 juillet 2018 qu'il avait lui-même rédigé, signé et délivré au CN, lequel avis identifiait six (6) incidents impliquant un non-respect de la règle 439 du *REFC* survenus le 15 décembre 2017, le 17 décembre 2017, le 11 janvier 2018, le 26 mars 2018, le 23 juin 2018 et le 27 juin 2018. Cet avis faisait également référence à un incident ayant eu lieu le 19 juillet 2018 où le serrage d'urgence des freins du train lors de la rencontre d'un signal d'arrêt avait entraîné le déraillement de quatre wagons de marchandises.

[31] L'avis de M. Hopper mentionnait par ailleurs que les membres d'une équipe d'exploitation avaient franchi un signal d'arrêt le 27 juin 2018 alors qu'ils s'étaient endormis. Dans la réponse du CN en date du 11 août 2018 (pièce M-17), M. Tom Brown, vice-président adjoint de la sécurité, a précisé qu'en ce qui concerne l'incident du 27 juin 2018, les conclusions du CN à la suite d'une enquête, lesquelles ont été confirmées par un expert indépendant, voulaient que la cause de la violation ce jour-là ait été non pas le fait que l'équipe dormait, mais plutôt le fait que les membres de l'équipe avaient les facultés affaiblies.

[32] La réponse du CN comprenait également des renseignements sur les mesures correctives prises par la compagnie. Les employés concernés ont été immédiatement retirés du service et une enquête sur les circonstances de l'incident a été effectuée. Des mesures correctives ont été appliquées, telles que de l'accompagnement professionnel, de la formation complémentaire et, dans certains cas, des mesures disciplinaires formelles allant jusqu'au congédiement.

[33] Dans le cadre de son témoignage, M. Hopper a déposé en preuve une lettre d'avertissement de TC envoyée au CN en date du 12 octobre 2018 (pièce M-18). Cette lettre faisait état de quatre (4) autres contraventions à la règle 439 du *REFC* survenues le 20 janvier 2017, le 11 avril 2017, le 24 juin 2017 et le 27 août 2017.

[34] La requérante ne s'est pas opposée au dépôt de ces pièces et a admis la survenance de ces incidents dans une correspondance avec le ministre. Ces renseignements faisaient partie des listes de vérification pour la prise de décisions liées à l'application de la loi en matière de sécurité ferroviaire de TC (pièces M-7 et M-13). Toutefois, lors des plaidoiries, le représentant du CN a mentionné que les autres cas de non-conformités à la règle 439 cités dans les pièces M-7 et M-13 ne devraient pas être pris en considération, car ils n'avaient pas été prouvés et qu'il n'y

avait pas suffisamment de preuves pour déterminer s'ils étaient similaires aux incidents en cause en l'espèce.

[35] Réagissant à l'historique des cas de non-conformité au cours de sa propre plaidoirie, le représentant du ministre a indiqué que le régime de sanctions administratives pécuniaires (SAP) ne visait pas à punir le chemin de fer, mais plutôt à encourager le CN à régler ses problèmes de non-conformité. Le ministre a ajouté que le CN était bien au courant des antécédents de non-conformité à la règle 439 et qu'il n'y avait pas remédié, y compris les deux incidents qui ont conduit à la délivrance de la SAP faisant l'objet du présent litige devant le Tribunal. Étant donné que le CN a reconnu les violations antérieures dans sa communication avec TC, j'ai considéré que ces incidents passés étaient pertinents pour la défense de la diligence raisonnable et l'évaluation de l'amende.

E. Le CN a-t-il établi une défense de diligence raisonnable?

[36] Autant le ministre que le CN ont convenu qu'une violation de l'article 17.2 de la *LSF*, découlant d'une contravention à la règle 439 du *REFC*, constitue une infraction de responsabilité stricte en vertu de laquelle le CN peut, une fois la violation établie, invoquer la défense de diligence raisonnable. À cet égard, il incombait au CN de démontrer que, selon la prépondérance des probabilités, la compagnie avait pris toutes les précautions pour prévenir ces deux violations (i) en veillant à ce qu'un système d'opération ferroviaire sûr soit en place et (ii) en assurant son fonctionnement efficace.

[37] Le CN a soutenu qu'il avait satisfait aux exigences du critère de diligence raisonnable énoncé dans *R. c. Sault Ste. Marie*, [1978] 2 RCS 1299 :

Lorsqu'un employeur est poursuivi pour un acte commis par un employé dans le cours de son travail, il faut déterminer si l'acte incriminé a été accompli sans l'autorisation ni l'approbation de l'accusé, ce qui exclut toute participation intentionnelle de ce dernier, et si l'accusé a fait preuve de diligence raisonnable, savoir s'il a pris toutes les précautions pour prévenir l'infraction et fait tout le nécessaire pour le bon fonctionnement des mesures préventives. Une compagnie pourra invoquer ce moyen en défense si cette diligence raisonnable a été exercée par ceux qui en sont l'âme dirigeante....

[38] Le CN a fait valoir qu'il respectait la sécurité ferroviaire comme valeur fondamentale non négociable pour assurer la conformité aux règles. Sa preuve avait pour objectif de démontrer que le CN avait pris toutes les mesures raisonnables visant à prévenir les infractions grâce à un solide programme de formation à son campus de Winnipeg, à des cours de recyclage et à des instructions spéciales, en plus de l'Avis éducatif – Règle 439 / Violation du signal d'arrêt (pièce A-22) émis par l'entremise des pratiques d'exploitation des régions de l'Est et de l'Ouest du CN.

[39] Le ministre a soutenu que le CN n'avait pas satisfait aux exigences de la défense de diligence raisonnable en raison de la dichotomie entre les nombreuses infractions du CN et l'absence de mesures prises par la compagnie pour éliminer les risques, comme le manque de formation sur la perte de concentration, le fait que l'équipe ne travaille pas en équipe, l'absence de formation de mise à jour entre pairs, l'absence de preuve d'une formation d'appoint sur la conscience situationnelle et l'absence de formation sur les facteurs humains durant la formation sur simulateur.

[40] Le ministre a argué que le CN n'avait pas présenté au Tribunal de documents pertinents ou la preuve d'initiatives prises quant à la façon dont il abordait le comportement humain, les distractions, ainsi que la priorisation et l'organisation des activités dans la locomotive, comme la détermination du moment et de l'endroit où les équipes de train ne devraient pas effectuer d'activités dans le cadre de la règle 439, dans cette zone particulière. Le CN n'a pas spécifiquement élaboré ou effectué un examen du comportement pour régler le problème, si ce n'est la prise de mesures disciplinaires et la publication d'un bulletin national qui n'ont pas semblé permettre d'éliminer les violations de la règle, puisqu'elles se sont poursuivies.

[41] Outre le témoignage de M. Glass, le CN a présenté des éléments de preuve matériels et documentaires relatifs à la formation des futurs mécaniciens de locomotive, chefs de train et autres employés de métier. M. Glass a précisé que la formation était dispensée soit en classe, soit par le biais d'une formation pratique à son centre de formation de Winnipeg, laquelle consistait à exploiter des trains à l'intérieur d'un périmètre sécurisé sur le campus.

[42] M. Glass a présenté les pièces suivantes afin de démontrer la qualité du matériel de formation utilisé au campus du CN à Winnipeg :

- Pièce A-15 : Formation des nouveaux chefs de train – PowerPoint – Règles générales du *REFC*
- Pièce A-16 : Cours de formation de mécanicien de locomotive – Module 2
- Pièce A-17 : Vidéo de formation « Garder une longueur d'avance sur le train »
- Pièce A-18 : Cours de formation de mécanicien de locomotive – Module 7
- Pièce A-19 : Formation des mécaniciens de locomotive – Manuel de l'instructeur avec notes pédagogiques
- Pièce A-20 : Cours de recertification relatif au *REFC* – Jour 2

[43] Le CN a par ailleurs soutenu que ses méthodes disciplinaires pour assurer le respect de la conformité étaient sévères et incitaient les mécaniciens de locomotive, les chefs de train et les autres employés à se conformer aux règles établies par la compagnie. M. Glass a indiqué que les équipes de train avaient été immédiatement retirées de leurs fonctions sans salaire ni avantages sociaux et, dans l'éventualité où le CN les réembaucherait, ils auraient à suivre un cours de recyclage. La pièce A-11 énumérait les antécédents disciplinaires de M. Kearney, dont deux suspensions. La pièce A-12 relative à M. Stohr indique que la mesure disciplinaire à son endroit n'a duré que cinq semaines.

[44] Le CN a prétendu avoir fait tout ce qu'il aurait pu raisonnablement faire et qu'il ne devrait donc pas être tenu responsable des actes de ses employés. Il a adopté une approche multidimensionnelle de l'éducation, de la formation et de la surveillance, y compris le maintien de la concentration, des exposés de sécurité sur la conscience de la situation, des campagnes-éclair de sécurité et plus encore.

[45] Le ministre a mentionné que le CN offrait de la formation au début de la carrière d'un employé, mais qu'avec le temps, la complaisance des employés et l'application routinière des

règles prévalaient, ajoutant que le CN n'offrait pas de cours de recyclage pour traiter des facteurs humains.

[46] Le CN a posé la question suivante : « Qu'est-ce que la compagnie aurait pu faire de plus? » et a soutenu que le CN comptait sur des humains pour exploiter les trains et que ceux-ci ne pouvaient pas être surveillés 24 heures sur 24. Le CN a toutefois maintenu qu'il avait pris toutes les mesures raisonnables en matière de formation et de développement des compétences pour que les trains s'arrêtent lorsque nécessaire.

[47] L'industrie ferroviaire au Canada et aux États-Unis, de même que les syndicats de l'industrie et le ministre des Transports considèrent tous que la règle 439 est une « **règle cardinale** ». Le non-respect d'une règle cardinale telle que la règle 439 du *REFC* peut entraîner des dommages, des dangers, la mort et des risques pour l'environnement. En raison du nombre de cas de non-respects de ladite règle 439 dans un court laps de temps, le CN aurait dû comprendre que la formation, la surveillance de l'équipe de train et les mesures disciplinaires existantes ne permettaient pas de s'attaquer à la cause fondamentale des cas de non-conformités à la règle 439. Un exemple de ce qui semble être un chaînon manquant entre d'une part la formation et la supervision existantes et d'autre part le comportement humain et la conformité des employés; un employé quittant la locomotive de tête dans une zone stratégique à haut risque pour aller aux toilettes. Un autre exemple serait le fait d'engager une conversation non liée au travail à l'approche d'une zone à haut risque, et de ne pas se concentrer sur la vitesse du train et dépasser la limite de vitesse de la voie.

[48] Un système ferroviaire comme celui du CN comprend une série d'éléments imbriqués, dont la formation, la surveillance, la supervision et les mesures disciplinaires. Cela nécessite non seulement le maintien des éléments de formation et de sensibilisation existants à l'égard de la sécurité des opérations ferroviaires, mais aussi des mises à jour, des évaluations et des ajustements continus pour répondre aux changements qui surviennent dans l'industrie et dans le comportement humain à mesure que la société et le comportement humain évoluent.

[49] Les deux violations de la règle en l'espèce n'ont pas été provoquées par de nouveaux employés ayant un minimum d'années d'expérience ou voyageant en territoire inconnu. Dans le cas des deux incidents, les équipes de train étaient expérimentées et connaissaient bien le territoire, comme il est indiqué dans plusieurs pièces, y compris les entrevues avec les équipes (R. Kearney, 31,75 ans de service; R. Stohr, 4,5 ans de service; T. Thomson, 25 ans de service; K. Kostiw, 8 ans de service). Il n'y avait pas de conditions météorologiques ou d'autres conditions environnementales qui auraient pu contribuer aux incidents, comme l'ont démontré les vidéos présentées dans le cadre des témoignages. Il n'y a eu aucune défaillance apparente de l'équipement ni perte de communication avec le centre de contrôle (l'équipe a diffusé l'appel d'urgence qui a été reçu par le répartiteur) qui aurait pu contribuer au fait que les employés ne se sont pas conformés à la règle 439. La communication radio fonctionnait normalement et l'état de la voie était bon.

[50] Outre ces deux cas de non-respect de la règle 439, le CN était au courant d'autres non-conformités à la même règle, comme le démontre sa réponse du 11 août 2018 à l'inspecteur Hopper, l'informant que le CN avait pris ou prenait alors des mesures pour régler ce problème. Malgré la preuve de plusieurs contraventions antérieures à la règle 439, rien dans la preuve

n'indique que le CN ait envisagé d'offrir une formation supplémentaire pour faire face à ces incidents ou pour en prévenir d'autres, comme ceux faisant l'objet de la présente décision du Tribunal.

[51] Le CN a également attiré l'attention de M. Hopper sur le fait que la violation de la règle 439 survenue le 19 juillet 2018 était due au fait que les deux membres d'équipe avaient les facultés affaiblies dans l'exercice de leurs fonctions. La compagnie était donc consciente de cette situation de non-conformité.

[52] Au cours de l'audience, le CN n'a pas souligné de sections particulières des documents de formation déposés en preuve ou d'autres initiatives couvrant spécifiquement la conscience de la situation, les processus décisionnels rapides ou la méthodologie pour faire face à des situations critiques imprévues ou spontanées tout en maintenant un contrôle total et en se concentrant sur l'exploitation et la conduite des trains, par exemple, la façon de traiter des situations telles qu'un suicide potentiel tout en restant concentré sur les signaux. Une autre situation du genre était survenue lors de la relève d'équipe le 10 décembre 2018, près de Langstaff, alors que l'équipe descendante et l'équipe de relève étaient plus préoccupées par une conversation informelle que par l'échange de renseignements sur la sécurité tels qu'un signal d'ARRÊT ABSOLU imminent, comme l'a révélé l'état d'esprit du mécanicien de locomotive qui semblait plus intéressé à avoir quelqu'un de nouveau avec qui parler pendant le voyage que d'étudier, d'évaluer, de se préparer et de se concentrer sur la sécurité des opérations ferroviaires en vue de son quart de travail. Ce dernier incident a aussi mis en lumière la distraction qui a conduit à la violation de la règle 401.2, laquelle a contribué à la contravention à la règle 439.

[53] Le CN n'a pas fait la démonstration au Tribunal qu'il avait ajusté sa formation ou qu'il avait mis en œuvre une formation nouvelle ou modifiée pour remédier au manque de conscience de la situation qui régnait au cours de cet incident, par exemple en utilisant des études psychanalytiques ou d'autres sur le comportement humain afin d'améliorer le travail d'équipe de l'équipe de cabine, ainsi qu'un processus analytique et la méthodologie pour prévoir les problèmes de sécurité potentiels et prendre des initiatives au-delà des notes ou des renseignements que possède l'équipe, comme par exemple profiter du changement d'équipe pour fournir ou demander des renseignements sur les alertes, les signaux, les travaux en voie, etc.

[54] Le CN n'a pas été en mesure de démontrer clairement comment il s'attaque à ce qui semble être un problème de comportement systématique de non-conformité répétée à la règle 439 du *REFC*. Par conséquent, je conclus qu'en l'espèce le CN n'a pas démontré, selon la prépondérance des probabilités, que la compagnie avait établi une défense de diligence raisonnable, car elle n'a pas pris toutes les précautions pour éviter la commission de ces deux violations. Plus précisément, je conclus que le CN n'a pas pris toutes les précautions pour prévenir les contraventions et fait tout le nécessaire pour le bon fonctionnement des mesures préventives.

F. Montant de la sanction pécuniaire

[55] M^{me} Suzanne Madaire-Poisson, anciennement chef de la conformité et de la sécurité à la Direction générale de la sécurité ferroviaire de TC, a expliqué les facteurs et les calculs qui ont conduit à l'imposition d'une SAP et à l'établissement de son montant. Elle a expliqué les

facteurs aggravants et atténuants affectant le montant de l'amende, lesquels facteurs incluaient aussi des renseignements supplémentaires obtenus auprès de l'inspecteur (pièce M-21). Il a par ailleurs été mentionné qu'un facteur aggravant supplémentaire aurait dû être ajouté, mais qu'en raison d'une erreur humaine du ministre, un montant additionnel de 14 583,00 \$ a été omis.

[56] Le ministre a bien expliqué le calcul de la SAP. Le montant de base et tous les facteurs aggravants et atténuants ont été présentés et expliqués adéquatement, démontrant nettement les procédures administratives suivies et la contribution de tous les niveaux de gestion dans la délivrance de la SAP, y compris celle de l'inspecteur. Je me range derrière cette évaluation. Par ailleurs, bien que le témoin ait mentionné qu'il aurait dû y avoir une circonstance aggravante supplémentaire en raison de « dommages ou dommages éventuels » et qu'il s'agissait là d'un oubli du ministre, il n'est pas recommandé d'ajouter les 14 583,00 \$ supplémentaires au montant de l'amende.

[57] Au cours des plaidoiries, le CN a mentionné que d'autres facteurs atténuants devraient être pris en considération. À la suite de mon examen de l'ensemble des faits, y compris les témoignages et les pièces déposées en preuve, je ne recommande pas l'ajout de facteurs atténuants qui réduiraient le montant de la sanction.

III. DÉCISION

[58] Le ministre des Transports a prouvé, selon la prépondérance des probabilités, que la requérante, la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, a contrevenu à l'article 17.2 de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*. Par conséquent, la sanction pécuniaire de 45 833,04 \$ est maintenue.

[59] Le montant total de 45 833,04 \$ est payable au receveur général du Canada et doit parvenir au Tribunal d'appel des transports du Canada dans les 35 jours suivant la signification de la présente décision.

Le 16 mars 2022

(Original signé)

Gary Drouin
Conseiller

Représentantes des parties

Pour le ministre :	Micheline Sabourin
Pour la requérante :	Kristen MacDonald