



TRIBUNAL D'APPEL DES TRANSPORTS DU CANADA

Référence : *Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada c. Canada (Ministre des Transports)*, 2022 TATCF 16 (révision)

N° de dossier du TATC : RW-0041-41

Secteur : Ferroviaire

ENTRE :

Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, requérante

- et -

Canada (Ministre des Transports), intimé

Audience : Par vidéoconférence les 29 et 30 juin 2021, et le 6 juillet 2021

Affaire entendue par : John Gradek, conseiller

Décision rendue le : 21 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 Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada a enfreint l'article 17.2 de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*. L'imposition d'une sanction administrative pécuniaire est confirmée.

Le montant total de 33 000 \$ 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 21 juin 2019, Transports Canada (TC) a délivré un procès-verbal – Contravention à un texte désigné (sécurité ferroviaire) (procès-verbal) à la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN), lui imposant une amende totale de 33 000 \$. L'annexe A du procès-verbal indiquait que :

[TRADUCTION]

Le ou vers le 17 octobre 2018, au mille 95,0 de la subdivision Wainwright, la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada a exploité du matériel ferroviaire sur un chemin de fer autrement que conformément à la règle 42b) du *Règlement d'exploitation ferroviaire du Canada*, lorsque le train M31741-15, en possession du modèle Y, a poursuivi sa route au-delà du signal rouge situé au point repérable indiqué dans le BM [bulletin de marche] sans avoir reçu d'instructions du contremaître nommé dans le BM, en contravention de l'article 17.2 de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*, commettant ainsi une violation en vertu du paragraphe 40.13(1) de ladite loi.

Le ou vers le 4 novembre 2018, au mille 263,30 de la subdivision Wainwright, la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada a exploité du matériel ferroviaire sur un chemin de fer autrement que conformément à la règle 42b) du *Règlement d'exploitation ferroviaire du Canada*, lorsque le train L55751-04, en possession du modèle Y, a poursuivi sa route au-delà du signal rouge situé au point repérable indiqué dans le BM sans avoir reçu d'instructions du contremaître nommé dans le BM, en contravention de l'article 17.2 de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*, commettant ainsi une violation en vertu du paragraphe 40.13(1) de ladite loi.

[2] Le 5 juillet 2019, le CN a présenté une demande de révision du procès-verbal auprès du Tribunal d'appel des transports du Canada (Tribunal).

II. ANALYSE

A. Questions à trancher

[3] Le CN a-t-il enfreint l'article 17.2 de la *Loi sur la sécurité ferroviaire (LSF)* aux dates précisées dans le procès-verbal?

[4] Si l'allégation de TC est établie, le CN est-il en mesure de prouver qu'il a pris toutes les précautions pour prévenir les violations?

B. Cadre juridique

[5] TC allègue que le CN a omis de se conformer la règle 42b) du *Règlement d'exploitation ferroviaire du Canada (REFC)*, laquelle règle définit la protection prévue de travaux en voie comme suit :

(b) Un mouvement en possession du modèle Y ne doit pas poursuivre sa route au-delà du signal rouge situé au point repérable indiqué dans le BM, ni entrer dans la zone protégée indiquée dans le BM, ni inverser son mouvement à l'intérieur de cette zone avant d'avoir reçu des instructions du contremaître nommé dans le BM. Lorsqu'il faut utiliser une voie en particulier, les instructions du contremaître doivent préciser la voie sur laquelle les instructions s'appliquent.

Le diagramme illustrant la protection prévue sur voie simple est décrit comme suit :

Les signaux rouges sont illustrés aux endroits précisés dans le BM et les signaux à bande jaune sur bande rouge sont placés à au moins 2 miles [*sic*] devant les signaux rouges. Les signaux rouges sont placés à la droite de la voie du point de vue d'un mouvement.

[6] En l'espèce, le texte désigné est l'article 17.2 de la *LSF* qui prévoit 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.

[7] Par ailleurs, le paragraphe 40.13(1) de la *LSF* dispose que :

40.13 (1) Toute contravention à un texte désigné en vertu de l'alinéa 40.1a) constitue une violation pour laquelle le contrevenant s'expose à une pénalité dont le maximum est prévu en vertu de l'alinéa 40.1b).

[8] L'alinéa 40.1b) de la *LSF* indique que, dans le cas d'une personne morale, le montant maximal de la sanction applicable à la violation d'un texte désigné ne doit pas dépasser 250 000 \$. Cette disposition est conforme à l'article 6 de l'annexe I de la partie I du *Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires relatives à la sécurité ferroviaire*, qui dispose que l'article 17.2 est un texte désigné, dont la violation est assujettie aux articles 40.13 à 40.22 de la *LSF*.

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

[9] TC allègue que le CN n'a pas respecté la règle 42b) du *REFC*, alors qu'à deux occasions distinctes, le CN a exploité des trains au-delà des signaux rouges précisés dans leur bulletin de marche tabulaire (BMT) respectif, lesquels trains étaient en possession d'un modèle Y indiquant précisément l'endroit du signal rouge au-delà duquel un mouvement ne doit pas poursuivre sa route avant d'avoir reçu des instructions du contremaître nommé dans le BMT.

[10] Conformément au paragraphe 40.16(4) de la *LSF*, il incombe au ministre des Transports (ministre) d'établir la violation. Aux termes du paragraphe 15(5) de la *Loi sur le Tribunal d'appel des transports du Canada*, la norme de preuve est celle de la prépondérance des probabilités.

[11] À l'appui de sa prétention qu'une violation a été commise le 17 octobre 2018, la représentante du ministre a déposé en preuve les pièces suivantes soutenant la conclusion voulant que les employés du CN à bord du train M31741-15 du CN le 17 octobre 2018 aient enfreint la règle 42b) du *REFC* :

- a. Pièce M-1 : Le rapport de notification quotidien faisant référence à l'incident du 17 octobre 2018, préparé par le Bureau de la sécurité des transports (BST) et remis quotidiennement à la division de la sécurité ferroviaire de TC.
- b. Pièce M-9 : Des notes tirées de l'entrevue avec M. Douglas Rowe le 15 novembre 2018 et prises par l'inspecteur de la sécurité ferroviaire de TC James Moran. Selon ces notes,

M. Rowe était le mécanicien de locomotive du train M31741-15 le 17 octobre 2018, soit le train qui aurait contrevenu à la règle 42b) ce jour-là.

- c. Pièce M-10 : Des notes tirées de l'entrevue avec M. Cody Fehr le 15 novembre 2018 et prises par l'inspecteur Moran. Ces notes indiquent que M. Fehr était le chef du train M31741-15 qui aurait enfreint la règle 42b) le 17 octobre 2018.
- d. Pièce M-8 : Des notes tirées de l'entrevue avec M. Kasper Fenrich et prises par l'inspecteur Moran. M. Fenrich était le contremaître de la voie qui protégeait les limites sur le tronçon de voie entre les poteaux milliaires 95 et 105 de la subdivision Wainwright le 17 octobre 2018.

[12] L'intimé a en outre présenté la pièce M-6, un courriel que M. Greg Jaggernauth a envoyé à l'inspecteur Moran le 30 octobre 2018. M. Jaggernauth était le surintendant adjoint des opérations de l'Alberta du CN à l'époque des violations présumées. Ce courriel contenait les détails de l'enquête du CN sur l'incident présumé impliquant le mécanicien de locomotive Rowe et le chef de train Fehr qui étaient aux commandes du train M31741-15.

[13] L'enquête a révélé qu'on avait contrevenu à la règle 42b) au mille 95 de la subdivision Wainwright. Le mécanicien de locomotive Rowe et le chef de train Fehr ont expliqué que c'est principalement en raison d'une distraction qu'ils n'ont pas vu les signaux installés en vue de l'application de la règle 42b).

[14] Dans le cadre de sa preuve voulant qu'une violation ait eu lieu le 4 novembre 2018, l'intimé a présenté les pièces suivantes à l'appui de la conclusion selon laquelle les employés du CN à bord du train L55751-04 du CN le 4 novembre 2018 ont enfreint la règle 42b) du *REFC* :

- a. Pièce M-12 : Le rapport de notification quotidien préparé par le BST et remis quotidiennement à la division de la sécurité ferroviaire de TC, et faisant référence à l'incident du 4 novembre 2018.
- b. Pièce M-17 : Des notes prises par l'inspecteur Moran lors de l'entrevue du 6 décembre 2018 avec M. Steven Giesbrecht. Ce dernier était le mécanicien de locomotive du train L55751-04 qui aurait contrevenu à la règle 42b) le 4 novembre 2018.
- c. Pièce M-19 : Des notes personnelles de M. Jacob Hulan datant du 4 novembre 2018, et examinées par l'inspecteur Moran. M. Hulan était le chef de train L55751-04 qui aurait contrevenu à la règle 42b) le 4 novembre 2018.

[15] L'intimé a aussi déposé en preuve un courriel de M. Jaggernauth envoyé à l'inspecteur Moran et daté du 13 novembre 2018. Ce courriel fournissait les détails de l'enquête du CN sur l'incident présumé impliquant le mécanicien de locomotive Giesbrecht et le chef de train Hulan qui étaient aux commandes du train L55751-04.

[16] Selon les résultats de l'enquête, on a contrevenu à la règle 42b) au poteau milliaire 0 de la voie E2 de la gare de triage Walker, dans la subdivision Wainwright. Le mécanicien de locomotive Giesbrecht a indiqué qu'une distraction avait été le principal facteur lui ayant fait manquer les signaux servant à l'application de la règle 42b).

[17] Compte tenu de la preuve présentée par l'intimé, de la reconnaissance de la requérante documentée dans la pièce A-11 relativement au train M31741-15 le 17 octobre 2018, alors que les deux membres d'équipe n'ont pas observé le signal à bande jaune sur bande rouge de la règle 42 et n'ont pas réagi à temps pour s'arrêter au signal rouge de la règle 42, et considérant la pièce A-22 relative au train L55751-04 le 4 novembre 2018, jour où les deux membres de l'équipe n'ont pas respecté les limites du contremaître précisées dans une règle 42, je conclus que le CN a contrevenu à l'article 17.2 de la *LSF*.

D. Le CN est-il en mesure d'établir qu'il a fait preuve de diligence raisonnable pour prévenir les contraventions?

[18] TC allègue que le CN n'a pas fait preuve de diligence raisonnable dans ses pratiques d'exploitation des trains afin de prévenir les incidents survenus le 17 octobre et le 4 novembre 2018.

[19] Le CN soutient pour sa part qu'il a satisfait au critère de la défense de diligence raisonnable puisqu'il a pris toutes les précautions pour prévenir l'infraction, y compris de la formation, des moyens de contrôle et de la supervision, et fait tout le nécessaire pour le bon fonctionnement des mesures préventives.

(1) Incidents antérieurs

[20] L'intimé a déposé en preuve plusieurs documents relevant des cas de violation des limites d'autorisation, ainsi que les réponses correspondantes du CN :

- a. Pièce M-21 : Une lettre d'avis du 17 novembre 2017 que l'inspecteur Moran a fait parvenir à M. Stefan Linder, gestionnaire supérieur aux Affaires réglementaires du CN, en vertu du paragraphe 31(1) de la *LSF*. La lettre exposait un certain nombre d'incidents impliquant le CN et survenus entre le 27 juin et le 14 novembre 2017, soit des incidents que le CN avait signalés au BST et que M. Moran avait interprétés comme étant indicatifs d'une [TRADUCTION] « menace à la sécurité des opérations ferroviaires ». Je constate que les incidents énumérés dans la lettre ne sont pas spécifiques aux violations de la règle 42b), mais constituent plutôt des incidents qui ont été signalés à titre de violations des limites d'autorisation.
- b. Pièce M-22 : Une lettre de M. Linder à M. Moran en date du 5 décembre 2017, en réponse à la lettre d'avis du 17 novembre 2017. M. Linder y décrit plusieurs initiatives entreprises par le CN pour renforcer les règles et améliorer les pratiques d'exploitation. Plusieurs de ces initiatives ont trait aux pratiques d'exploitation des équipes de train, notamment :
 - i. À la suite d'un incident, les membres des équipes de train ont été interrogés et leurs dossiers ont été examinés afin de déterminer les mesures correctives à prendre. Les mesures additionnelles incluaient de l'accompagnement, de la formation complémentaire (par exemple, des voyages supplémentaires pour les mécaniciens de locomotive sous la supervision d'agents de locomotive du CN) et, dans certains cas, des mesures disciplinaires officielles.

- ii. Le CN continue de former et d'informer les équipes et d'effectuer des vérifications du rendement en rapport avec la conformité des règles au besoin, afin d'assurer la conformité aux règles d'exploitation clés concernant la signalisation et les autorisations relatives à la voie principale. Le CN a identifié des occasions d'examiner la conformité au BMT et de revoir les exigences relatives aux messages radio, en plus d'accompagner les équipes à bord des trains plus de 200 fois.
 - iii. Les incidents survenus en Alberta ont fait l'objet de discussions avec les apprentis chefs de train pendant les périodes de classe et de qualification. De plus, les groupes de la formation et des pratiques d'exploitation du CN sont en train d'élaborer une [TRADUCTION] « liste ciblée des règles » mensuelle afin de procurer aux instructeurs des données sur les messages et les incidents, dans le but d'assurer l'uniformité des communications sur des sujets clés tels la conformité aux signaux et les autorisations relatives à la voie.
 - iv. M. Linder a déclaré que [TRADUCTION] « des mesures correctives ont été mises en œuvre pour éviter que ces types d'incidents ne se reproduisent ».
- c. Pièce M-23 : Une Lettre de mesures correctives insuffisantes en date du 18 décembre 2017, que l'inspecteur Moran a fait parvenir à M. Linder. Dans la lettre, M. Moran se disait d'avis que [TRADUCTION] « la menace à la sécurité des opérations ferroviaires n'a pas été traitée adéquatement » et que [TRADUCTION] « la mesure corrective appliquée était insuffisante ». M. Moran a déclaré que les initiatives décrites par le CN dans la pièce M-22 avaient été mises en œuvre bien avant les incidents en cause en l'espèce, et que le nombre des incidents liés à une menace à la sécurité des opérations ferroviaires était demeuré à un niveau inacceptable. À titre d'exemple, M. Moran a parlé d'un incident survenu le 3 décembre 2017 et au cours duquel une équipe de train a fait marche arrière sur le territoire de la commande centralisée de la circulation (CCC) sans l'autorisation d'un contrôleur de la circulation ferroviaire.
- d. Pièce M-24 : Une lettre de M. Linder adressée à M. Moran le 9 janvier 2018, laquelle constituait une réponse à la Lettre de mesures correctives insuffisantes du 18 décembre 2017. M. Linder y énonçait un certain nombre d'initiatives déjà identifiées dans la pièce M-22, et plusieurs autres, dont une concernant les membres d'équipe de train nouvellement déployés dans la division de l'Alberta :
- i. M. Linder a affirmé que [TRADUCTION] « tous les nouveaux employés qui sont mutés ou embauchés en Alberta auront des sessions de familiarisation. Cet encadrement permet d'informer spécifiquement les employés sur les particularités du territoire et comprend, sans toutefois s'y limiter, des panneaux indicateurs des voies, des outils de travail, et des détails quant à aux processus locaux et aux attentes du CN. Cette initiative permettra aux employés d'avoir une meilleure connaissance et compréhension de la situation, ce qui réduira le nombre d'incidents se produisant dans la région ».
 - ii. M. Linder a encore une fois déclaré que [TRADUCTION] « compte tenu des règles mises en place, de la qualification requise, des parcours en compagnie d'un coordonnateur de trains faisant des observations, des formations de type "camp d'entraînement" et de la familiarisation, le CN est d'avis que des mesures

correctives ont été mises en œuvre afin d'éviter que ce genre d'incidents ne se reproduise ».

[21] Je constate que les déclarations faites par M. Linder dans la pièce M-24 sont de nature très générale et qu'aucun élément de preuve n'a été présenté pour confirmer que les équipes de train impliquées dans les incidents en cause dans la présente affaire avaient été expressément informées des mesures correctives énoncées dans la pièce M-24.

[22] L'intimé a déposé en preuve la pièce M-25, une lettre de non-conformité signalant une préoccupation émise par TC le 31 mai 2018, qui fait état d'un incident survenu le 17 mai 2018 dans la subdivision Wainwright, lequel a été signalé au BST. Cet incident constituait une violation de la règle 439.

[23] L'intimé a en outre présenté une lettre d'avertissement (pièce M-26) émise le 9 juillet 2018. Celle-ci fait état d'un certain nombre d'incidents impliquant des trains ayant dépassé les limites d'autorisation à la fin de 2017 et au début de 2018. La lettre informait par ailleurs le CN que TC continuerait de surveiller ses activités de près et qu'advenant la constatation de cas de non-conformité, il prendrait au besoin des mesures d'application de la loi.

[24] La requérante a contesté le récit des incidents qu'a fait M. Moran (dans les pièces M-21, M-23, M-25 et M-26), le qualifiant de oui-dire, dans la mesure où aucune enquête officielle sur ces incidents n'a été entreprise par les inspecteurs de la sécurité ferroviaire de TC, aucune entrevue de témoin n'a été effectuée, aucun dossier du CN n'a été demandé et aucune sanction administrative pécuniaire n'a été imposée.

[25] L'intimé a souligné que le CN avait lui-même signalé individuellement au BST chacun des incidents dont il est fait mention dans les pièces M-21, M-23, M-25 et M-26. Aux dires de l'inspecteur Moran, il a utilisé l'exemple de ces incidents signalés au BST pour illustrer sa conviction que les pratiques de gestion de l'équipe de train faisaient défaut et que l'application d'une mesure corrective était nécessaire pour prévenir de plus graves incidents.

[26] Après avoir examiné les pièces et les témoignages présentés, j'ai décidé de permettre que les éléments de preuve liés à ces incidents signalés par le CN soient versés au dossier. Le CN a reconnu la survenance de ces incidents et des rapports à cet effet ont été remis au BST, comme l'exige la *LSF*. Le CN a aussi fait référence à ces incidents dans ses communications avec TC et n'a pas contesté le fait qu'ils se soient produits. Par conséquent, j'accepte la preuve soumise par l'intimé voulant que ces incidents se soient produits, qu'ils soient pertinents en l'espèce qu'ils méritent d'être pris en considération dans le cadre d'une défense de diligence raisonnable invoquée par la requérante.

(2) Examen du programme de formation

[27] La requérante a déposé plusieurs pièces en preuve dans le cadre du témoignage de M. Bruce Hoyt, directeur de la formation pour les transports au Canada, lesquelles pièces décrivent les programmes de formation en place pour les nouveaux chefs de train.

- a. Pièce A-1 : Aperçu du programme de formation des chefs de train

b. Pièce A-2 : Extraits du document de formation utilisé pour la formation des nouveaux chefs de train

[28] M. Hoyt a décrit l'étendue des règles et des pratiques d'exploitation qui sont couvertes pendant la formation, en particulier l'utilisation des bulletins de marche et l'application de la règle 42 en ce qui concerne la protection des travaux en voie et des conditions en voie. Tous les membres d'équipe impliqués dans les incidents faisant l'objet de la présente cause avaient suivi cette formation au moment de leur embauche au CN.

[29] M. Hoyt a souligné l'importance d'un programme pilote lancé en 2020 dans le cadre du programme de formation des chefs de train, soit la Zone de concentration critique. Cette initiative a révélé que les équipes de train devaient accroître leur vigilance dans l'exploitation des trains à l'approche d'une restriction en vertu de la règle 42.

[30] M. Hoyt a déclaré que le CN adaptait continuellement ses programmes de formation afin de tenir compte des besoins du chemin de fer et pour [TRADUCTION] « maintenir une formation de calibre mondial à l'intention des chefs de train et des mécaniciens de locomotive ». M. Hoyt a déclaré que, dans le contexte des Règles vitales du CN, le programme de formation actuel précise que les violations de la règle 42 peuvent entraîner des décès. À l'aide d'une présentation PowerPoint sur la recertification (pièce A-7), M. Hoyt a mis en lumière le contenu du programme de recertification que suivent tous les trois ans les chefs de train et les mécaniciens de locomotive. Ce programme met l'accent sur le respect de la règle 42 qui s'inscrit dans la nécessité de protéger l'exécution des travaux en voie. M. Hoyt n'a pas soumis d'élément de preuve confirmant que le cours de recertification offert aux équipes de train impliquées dans les incidents en cause en l'espèce mettait l'accent sur la règle 42 et sur la nécessité d'améliorer la protection de l'exécution des travaux en voie.

[31] Mon examen des programmes de formation du CN m'a permis de bien saisir dans quelle mesure la compagnie présente aux nouveaux chefs de train les règles d'exploitation des trains associées aux travaux et aux conditions en voie propres à la règle 42. Le fait que la formation sur la zone de concentration critique a été introduite à la suite des événements faisant l'objet de la présente révision et que cette formation demeure à ce jour un programme pilote est crucial en l'espèce. Aussi, je reconnais que la requérante a pris des mesures correctives depuis les incidents en cause. J'ai par ailleurs accordé moins de poids à cette preuve lorsque j'ai dû déterminer si la requérante avait fait montre de la diligence raisonnable requise au moment des incidents en question.

(3) *Suivi post-formation du CN*

[32] M. Hoyt a donné des précisions sur l'étendue des tests réguliers et de la qualification continue des équipes de train relativement aux pratiques d'exploitation associées aux travaux et aux conditions en voie, déclarant qu'il se concentrait sur la formation des nouveaux employés et que la Direction de l'exploitation du CN était responsable de la validation et de la certification continues et courantes des équipes de train.

[33] La requérante a présenté plusieurs documents en preuve durant le témoignage de M. Surinder Grewal, un agent de locomotive principal du CN dans la région de l'Ouest canadien.

M. Grewal a axé ses commentaires sur le suivi effectué par son équipe dans le cadre de l'enquête et de la prise de mesures disciplinaires à l'égard des équipes de train impliquées dans chacun des deux incidents qui nous occupe. Les pièces A-12 et A-13 font état des mesures disciplinaires prises à l'encontre de l'équipe du train M31741-15 du 17 octobre 2018, tandis que la pièce A-23 énonce les mesures disciplinaires prises à l'égard du mécanicien de locomotive du train L55751-04 du 4 novembre 2018. M. Grewal a également confirmé que le chef de train du train L55751-04 avait été congédié le 4 novembre 2018, et que de telles mesures disciplinaires faisaient partie intégrante de l'approche de diligence raisonnable adoptée par le CN pour traiter les violations des règles relatives aux équipes de train, comme celles en l'espèce.

[34] Selon M. Grewal, bien que le CN ait effectué un suivi en menant des enquêtes approfondies et en prenant des mesures disciplinaires à l'égard des équipes de train impliquées dans des incidents similaires, la Direction de l'exploitation du CN a pris peu de mesures pour valider le rendement des équipes de train, si ce n'est dans le cadre d'une enquête sur un incident. La Direction de l'exploitation échantillonne généralement le comportement des équipes de train lors de la mise en place de sites de vérifications, et a par la suite des discussions avec les équipes de train pour rectifier les actions ou les comportements qui contreviennent au *REFC*. M. Grewal a parlé des dossiers de travail des employés qui contiennent les communications entre la Direction de l'exploitation et les équipes de train à la suite d'une défaillance des pratiques d'exploitation. Les gestes d'engagement des employés envers la sécurité énoncés dans les pièces A-17 et A-19 ont été présentés aux membres de l'équipe du train M31741-15 du 17 octobre 2018, tandis que la pièce A-27 énonce les mesures d'engagement des employés en matière de sécurité prises à l'égard du mécanicien du train L55751-04 du 4 novembre 2018.

[35] M. Grewal a confirmé que, dans la plupart des cas où il fournissait de la rétroaction aux équipes de train sur les pratiques d'exploitation observées, la communication prenait la forme de messages électroniques transmis à l'employé au moyen du système de messagerie des employés du CN. M. Grewal a déclaré que les violations de la règle 42 faisaient l'objet d'une attention soutenue de la part de son équipe et que les mesures disciplinaires indiquées dans les pièces dont il est fait mention au paragraphe 33 de la présente décision sont essentielles pour démontrer l'engagement du CN à faire respecter la règle.

[36] M. Grewal a réitéré que les mesures disciplinaires découlant d'une violation de la règle 42 sont le plus souvent prises après le signalement de telles violations au BST. M. Grewal a reconfirmé que le CN n'avait pas la capacité de surveiller la cabine des locomotives pour examiner systématiquement les actions des équipes de train qui pourraient entraîner une perte de conscience de la situation. M. Grewal a indiqué que les cabines seront très bientôt dotées de la technologie permettant leur surveillance audio-vidéo.

[37] En ce qui concerne la valeur des « accompagnements » effectués par la Direction de l'exploitation comme moyen de valider adéquatement les pratiques d'exploitation des équipes de train, M. Grewal a fait valoir que de telles initiatives sont d'une utilité limitée, car l'attention des équipes de train est à son comble lorsqu'un membre de la direction les accompagne dans la cabine de la locomotive. Il a reconnu qu'au moment des incidents litigieux il n'y avait aucun mécanisme en place pour surveiller efficacement les distractions potentielles et la perte de conscience de la situation découlant des exigences opérationnelles dans l'environnement des

locomotives. M. Grewal a convenu qu'une perte de conscience de la situation et des distractions étaient fondamentalement à l'origine des deux incidents en cause en l'espèce.

(4) Plaidoiries

[38] Au cours de sa plaidoirie, l'intimé a fait référence à un certain nombre de jugements, dont *R. c. Sault Ste. Marie*, [1978] 2 RCS 1299 (*Sault Ste. Marie*); *Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada c. Canada (Procureur général)*, 2020 CF 1119; et *Samson c. Canada (Revenu national)*, 2007 CF 975 (*Samson*) pour souligner le fait que le CN devait prouver, dans le cadre de sa défense de diligence raisonnable, qu'il s'était acquitté de ses obligations d'entreprise.

[39] Les représentants de la requérante se sont également appuyés sur l'arrêt *Sault Ste. Marie*, citant le passage suivant :

J'ajouterai un commentaire sur la défense fondée sur la diligence raisonnable dans ce contexte. Puisqu'on cherche à déterminer ici si la défenderesse est coupable d'une infraction, le principe *respondeat superior* ne s'applique pas. La diligence raisonnable qu'il faut établir est celle de l'accusée elle-même. 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 et dont les actes sont en droit les actes de la compagnie elle-même.

[40] Pour s'acquitter de cette responsabilité, le CN devait prouver, selon la prépondérance des probabilités, qu'il satisfaisait au critère à deux volets applicable lorsqu'un employeur est poursuivi pour un acte commis par un employé dans le cours de son travail. Il s'agit alors de déterminer 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.**

[41] L'intimé a par ailleurs cité le paragraphe 35 de l'arrêt *Samson* :

Le fardeau de la diligence raisonnable est lourd. Il ne suffit pas d'invoquer un oubli ou une erreur de bonne foi. Comme l'indiquait ma collègue la juge Johanne Gauthier dans *Cata International Inc. c. Canada (Ministre du Revenu national, Douanes, Accise et Impôt - M.R.N.)*, 2004 CF 663, au para 22 :

« [...] Il ne suffit pas d'invoquer un oubli ou une erreur de bonne foi. La partie qui désire en bénéficier doit établir qu'elle a pris toutes les mesures raisonnables pour s'assurer de l'exactitude de ses déclarations. C'est un fardeau difficile à rencontrer. Et jusqu'ici, à chaque fois qu'une telle défense a été invoquée, il n'a pas été nécessaire pour la Cour de déterminer son applicabilité parce que la partie qui l'invoquait n'avait pas réussi à prouver sa diligence raisonnable. »

[42] La requérante a cité l'arrêt *R v. Deforest*, 2013 SKPC 30 (CanLII) (*Deforest*) dans lequel la Cour a conclu que M^{me} Deforest n'avait pas fait « tout le nécessaire » et n'avait donc pas satisfait aux exigences de la défense de diligence raisonnable. J'estime que l'arrêt *Deforest* n'a

qu'une valeur limitée en l'espèce, sauf en ce qui a trait au critère applicable, soit la raisonnablement des mesures préventives.

[43] La requérante a aussi invoqué *Ontario (Ministry of Labour) v. Con-Strada Construction Inc.*, 2009 ONCJ 143 (CanLII). Dans cette affaire, l'appelante soutenait que le critère juridique approprié consistant à prendre « toutes les mesures raisonnables » pour éviter l'accident n'avait pas été appliqué. J'accepte cet argument, le critère applicable étant celui de la raisonnablement des mesures préventives.

[44] La requérante s'est en outre fondée sur l'arrêt *R. c. Procrane Inc.*, 1991 CanLII 7728 (SK QB), soulignant que le critère applicable est celui de la raisonnablement des mesures préventives. Je conviens qu'il s'agit du critère à appliquer en l'espèce. Le critère permettant d'établir la diligence raisonnable consiste à déterminer si le CN 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. C'est sur ces mesures préventives que j'ai concentré mon attention en examinant la défense de diligence raisonnable.

[45] La requérante a affirmé que les initiatives du CN comportaient deux volets : un programme de formation accordant une attention accrue aux conséquences de la violation des signaux précisant des limites d'autorisation, ainsi qu'une vigilance accrue grâce à des tests en milieu de travail effectués par la direction du CN relativement au comportement des équipes de train.

[46] La requérante a présenté des éléments de preuve tirés de ses programmes initiaux de formation des équipes de train voulant que le CN ait reconnu la nécessité d'accorder plus d'attention à l'environnement de travail à l'intérieur de la cabine de locomotive lorsqu'un train s'engage sur un territoire où une signalisation restrictive est en place, et à l'égard de laquelle l'équipe doit faire preuve d'un degré élevé de vigilance.

[47] Le CN n'a fait entendre aucun témoin particulier sur les mesures prises pour accroître la vigilance, et n'a pas fait la preuve de l'existence d'indicateurs de rendement démontrant les changements de comportement des équipes de train résultant d'une telle vigilance accrue.

[48] La discussion entourant les mesures préventives soulève la question du contenu de telles mesures et des pratiques qui devraient être adoptées pour que l'ensemble soit considéré comme étant efficace et efficace. Le CN a déclaré haut et fort que son programme de formation et ses pratiques de surveillance constituaient ses mesures préventives. Je crois que la surveillance réalisée à l'aide de tests et d'accompagnements ne représente qu'une petite partie de la surveillance. Le fait que le CN attende la mise en place d'un système de surveillance vidéo en cabine pour améliorer la surveillance me semble insuffisant pour le dispenser de tout effort nécessaire pour optimiser la conscience de la situation des équipes de train en cabine.

[49] La formation offerte aux équipes de train et les observations qu'elles reçoivent de la direction du CN s'inscrivent dans le cadre de mesures préventives visant à empêcher la survenance de contraventions comme celles visées en l'espèce, mais j'estime que ces mesures sont loin d'être exhaustives. Les éléments de preuve soumis par M. Grewal ont confirmé que les membres des équipes impliquées dans les incidents faisant l'objet de la présente révision ont été

distracts de leurs responsabilités consistant à conduire le train avec vigilance parce qu'ils étaient occupés à effectuer des tâches non essentielles, ce qui a entraîné une perte de conscience de la situation et la violation de la règle 42.

[50] Les mesures préventives devraient également comprendre une série d'examen de la charge de travail imposée aux équipes de train pendant le mouvement d'un train afin de s'assurer que ces conditions de travail ne nuisent pas à la vigilance qu'on requiert des équipes de train, au point de provoquer une perte de conscience de la situation et la violation des règles.

[51] Le programme de formation sur les zones de concentration critique (ZCC) que le CN a instauré en 2020, et qui en est actuellement à l'étape de projet-pilote avant la mise en œuvre complète de cet élément de formation dans un proche avenir, démontre clairement que le CN a compris les lacunes de son programme de formation courant et, surtout, a reconnu un manque de mesures préventives efficaces pour assurer le respect des principes enseignés durant cette formation en ce qui concerne les pratiques d'exploitation liées à la règle 42.

[52] Il importe de souligner l'accent que le CN a mis sur la sécurité dans la formation sur les ZCC, alors qu'on conseille aux membres d'équipe de s'abstenir d'effectuer des tâches habituelles qui pourraient causer des distractions, et de se concentrer sur l'observation de la signalisation. Je considère que de telles directives font partie d'une gamme essentielle de mesures préventives dignes d'une défense de diligence raisonnable.

[53] Considérant l'ensemble de cette formation sur les ZCC, j'accorde très peu de poids à cette preuve dans le cadre de la défense de diligence raisonnable puisqu'elle n'est pas en lien direct avec la prévention des incidents de 2018 en cause.

[54] Lorsqu'interrogée durant l'audience sur les initiatives envisagées ou entreprises par le CN en réponse à la nécessité de réduire au minimum la distraction des équipes causée par leurs tâches professionnelles, la compagnie a fait savoir qu'elle entendait revoir ces initiatives à une date ultérieure, possiblement lors de la mise en œuvre de la nouvelle technologie de surveillance vidéo de la cabine, dans un avenir très prochain.

[55] Dans le cours de leurs échanges de communication en 2017 et 2018, le CN et TC ont entamé un dialogue sur les questions entourant les incidents auto-déclarés par le CN et associés à des mouvements dépassant les limites autorisées, la compagnie y décrivant un certain nombre d'initiatives qu'elle avait mises en œuvre afin de réduire la survenance de tels événements.

[56] Je conclus que les mesures correctives du CN pour minimiser les cas de distraction et de perte de conscience de la situation sont principalement axées sur de la formation, initiale et récurrente, ainsi que sur des mesures disciplinaires découlant de violations comme celles qui font l'objet de la présente révision. Je suis d'avis que les mesures disciplinaires imposées par le CN en raison de contraventions à la règle 42 commises par des membres d'équipe ayant de longs états de service sont inadéquates, étant donné que ce genre d'infractions peut causer des pertes humaines. Je suggère qu'une violation de la règle 42 entraîne une sanction plus sévère, telle l'interdiction d'effectuer des tâches liées à l'exploitation des trains pour une période d'un an. Voilà une sanction qui enverrait certainement aux employés le message approprié voulant que

les violations de la règle 42 constituent une réelle menace pour la vie humaine et qu'elles ne soient pas tolérées.

[57] J'estime que le CN n'a pas réussi à s'assurer qu'il avait une vision globale des mesures préventives pouvant garantir l'efficacité de ses équipes de train, et par conséquent, j'en viens à la conclusion que le CN n'a pas fait preuve de diligence raisonnable, en ce qu'il n'a pas pris « toutes les précautions pour prévenir l'infraction » et fait « tout le nécessaire pour le bon fonctionnement des mesures préventives ».

[58] Je statue que la défense fondée sur la diligence raisonnable fait défaut, et qu'elle est par conséquent rejetée.

E. Sanction pécuniaire

[59] Dans son témoignage, M^{me} Suzanne Madaire-Poisson, chef de la conformité et de la sécurité à l'administration centrale de TC à Ottawa a expliqué les détails de la sanction pécuniaire imposée au CN et ceux de la Liste de vérification pour la prise de décisions liées aux sanctions administratives pécuniaires (SAP) datée du 24 décembre 2018 (pièce M-20), laquelle liste détaillait le calcul du montant de l'amende et d'autres processus administratifs. Elle a par ailleurs confirmé que le pouvoir d'imposer des SAP découle de la *LSF* et que les violations qui ont mené à la SAP étaient prévues à l'article 17.2 de la *LSF*.

[60] J'estime que la méthodologie et le processus suivis sont conformes aux politiques et aux pratiques actuelles de TC en matière de sanctions pécuniaires. La pièce M-30 datée du 31 mai 2019, Recommandation à l'effet de délivrer un procès-verbal au CN énonce les détails de la méthodologie utilisée par TC dans l'établissement de l'amende, lesquels sont résumés ci-dessous :

- En vertu de l'alinéa 3(1)b) et du paragraphe 3(2) du *Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires relatives à la sécurité ferroviaire*¹, le montant maximal payable à l'égard d'une contravention à la règle en cause en l'espèce est de 125 000 \$ dans le cas d'une personne morale.
- Le montant de la sanction pour une première violation a été fixé à 37 500 \$.
- Il n'y a pas de facteur aggravant.
- **Montant de l'amende de base : 37 500 \$.**
- Chaque facteur atténuant relatif à une contravention de premier niveau à une règle mérite une réduction de 6 % du montant total de la sanction.
- Étant donné que les employés du CN ont fourni toute l'aide raisonnable voulue lorsque les inspecteurs de la sécurité ferroviaire leur ont demandé de remettre des documents et d'accorder des entrevues, ce facteur atténuant réduisant l'amende de 6 % a été appliqué.

¹ Je constate que la pièce M-30 contient une erreur typographique alors qu'on y fait référence à l'alinéa 3.1b) du *Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires relatives à la sécurité ferroviaire*.

- Un autre facteur atténuant est le fait que le CN a signalé l'infraction au BST conformément aux protocoles établis appropriés, en raison de quoi une autre réduction de 6 % a été appliquée.
- Réduction totale des facteurs atténuants de 12 % : réduction de la SAP de l'ordre de 4 500 \$.
- **Montant total de l'amende : 33 000 \$.**

[61] La requérante n'a pas présenté d'argument pour contester le montant de la sanction pécuniaire apparaissant au procès-verbal. La requérante a toutefois déclaré qu'il aurait été préférable que l'amende ait été imposée aux membres de l'équipe de train qui ont commis la violation plutôt qu'au CN.

[62] Compte tenu de la preuve au dossier et des témoignages entendus, j'estime que le montant de cette sanction administrative pécuniaire convient aux violations en cause.

III. DÉCISION

[63] Le ministre des Transports a prouvé, selon la prépondérance des probabilités, que la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada a enfreint l'article 17.2 de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*. L'imposition d'une sanction administrative pécuniaire est confirmée.

[64] Le montant total de 33 000 \$ 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 21 mars 2022

(Original signé)

John Gradek
Conseiller

Représentants des parties

| | |
|----------------------|------------------------------|
| Pour le ministre : | Micheline Sabourin |
| Pour la requérante : | Doug Hodson Katelyn Jones |