

## De la responsabilité des compagnies de chemin de fer dans Québec

Guy Merrill Désaulniers

Volume 7, Number 1, 1939

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/1102916ar>

DOI: <https://doi.org/10.7202/1102916ar>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

HEC Montréal

ISSN

0004-6027 (print)

2817-3465 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this document

Désaulniers, G. (1939). De la responsabilité des compagnies de chemin de fer dans Québec. *Assurances*, 7(1), 33–44. <https://doi.org/10.7202/1102916ar>

# De la responsabilité des compagnies de chemin de fer dans Québec

*par*

GUY MERRILL DÉSAULNIERS, *avocat.*

Suivant leur constitution, les compagnies de chemin de fer sont régies par la loi fédérale, dite « Loi des chemins de fer 1919 C. 68, Cert 1, et ses amendements ou par la loi provinciale dénommée « Loi des chemins de fer, Statuts refondus » de Québec, 1925 chapitre 230 et ses amendements ». Quant à leur responsabilité civile, les tribunaux de Québec la déterminent d'après les prescriptions de notre code civil.

Dans ce travail nous considérerons la responsabilité des compagnies de chemins de fer sous trois aspects différents.

Premièrement, la responsabilité de la compagnie de chemin de fer envers un piéton frappé par un wagon ou un train. Deuxièmement, la responsabilité de la compagnie de chemin de fer envers ses passagers. Enfin, troisièmement, la responsabilité de la compagnie de chemin de fer dans le cas de collision entre un train ou un wagon et un véhicule quelconque.

Mais avant de commencer cette étude, il serait peut-être préférable de dire quelques mots des lois fédérales et provinciales qui régissent les chemins de fer. Comme la loi provinciale ressemble beaucoup à celle du Fédéral, nous nous contenterons d'examiner cette dernière.

34

La loi fédérale des chemins de fer 1919, c. 68 art. 1, en plus de réglementer les compagnies ferroviaires, a créé une commission chargée de surveiller leurs affaires et leur administration.

Quelle est la juridiction générale et quels sont les pouvoirs généraux de cette Commission? La Commission a le devoir ou le pouvoir d'exécuter l'autorité qui lui est conférée par une loi du Parlement du Canada. Elle a de plus, pleine juridiction pour instruire, entendre et juger toute requête présentée par une partie intéressée ou en son nom. Elle peut également rendre des ordonnances ou établir des règlements pour assurer l'exécution de la loi.

La loi fédérale des chemins de fer a édicté plusieurs articles dans le but de protéger le public. Il serait peut-être bon d'étudier ces articles et d'en connaître l'interprétation par les tribunaux de la province de Québec.

A l'article 255, on voit que les compagnies peuvent, avec l'autorisation de la commission, traverser une voie publique, mais à la condition de construire un passage à niveau et de voir à son entretien. Cette obligation existe aussi dans le cas où une municipalité construit un chemin sur le territoire de sa juridiction. Ainsi, dans la cause de la *Corporation de la paroisse de Saint-Michel de Mistassini vs C. N. R.* (72 C. S., 517), il a été décidé, que: « Lorsqu'un conseil municipal décide de construire un chemin public sur le territoire de sa juridiction et qu'il obtient de la commission des chemins de fer l'établissement d'un passage à niveau, la compagnie de chemin de fer

est obligée de pourvoir à la construction et à l'entretien de ce passage; bien que la voie ferrée soit déjà construite, la corporation municipale possède, en ce qui concerne l'établissement d'un chemin public, un droit d'ancienneté opposable au chemin de fer ».

L'article 267 édicte que des avis doivent être placés à chaque endroit où une voie publique est traversée à niveau par la voie ferrée. Dans la cause de *Montar vs Quebec Railways, Light & Power Co.*, (64 C. S., 272), le juge Belleau a décidé: « qu'une compagnie de chemin de fer qui néglige de signaler une traverse à niveau au moyen des placards prescrits par la loi, est responsable des dommages causés par un de ses trains, venant en collision avec une automobile, à l'intersection de sa voie et du chemin public, alors que le conducteur de l'automobile, étranger à la localité, ignorait l'existence de cette traverse à niveau ».

35

Par contre, dans la cause de *Colebourne vs Harrop* (1 D. L. R., 1927, 116) les savants juges ont décidé que: « A railway is not liable for failure to comply with the provisions of the Railway Act, 1919 (Can.) c, 68, in respect of warning at a level crossing, where such default was not material to the accident ».

Avant d'aller plus loin, il serait peut-être bon de savoir ce que les tribunaux entendent par chemin public.

Dans la cause *Gosselin vs C. N. R. & Cité de Sherbrooke* (68 C. S. 323) le juge Archambault a décidé: « qu'un passage à niveau appartenant à un particulier et utilisé de temps à autre par d'autres que le propriétaire ne devient pas public dans le sens de la loi des chemins de fer ».

De même, dans la cause de *Bruce vs C. P. R.* (1 D. L. R. 1929, 344), les savants juges de la Cour Suprême ont déclaré que: « A road which has only been laid out on a survey and

upon which no work has been done, is nevertheless a highway within the meaning of the Railway Act, R. S. C. 1927, c. 170, and all the provisions of that Act as to grade crossings apply to such a road ».

36

Par contre, dans la cause de *Ménard vs Quebec Railway Co.*, (46 B. R., 1), il a été décidé que « L'indication *Traverse privée* et la présence de barrière, du reste toujours ouvertes, à une ancienne traverse de ferme, n'empêche pas cette traverse de ferme de devenir une traverse de rue, si, en fait, le chemin d'exploitation de la ferme s'est converti en une rue très fréquentée, bordée de maisons et de lots à bâtir, et entretenu par la corporation municipale ». De même dans la cause de *Booley vs C. N. R.* (3 D. L. R., 1937, 773), les savants juges de la Cour Suprême ont décidé que: « Where a farm crossing had once existed but the proof establishes that such crossing was at the time of an accident and large prior thereto a public communication within the meaning of the Railway Act having been many years a de facto public crossing with the knowledge and acquiescence, if not the approval, of a railway company, and furthermore that the Board of Railway Commissioners had, in several instances, dealt with such crossing as a public highway, though it had never declared it a highway crossing, such crossing should be constructed and maintained in accordance with the standard regulation of the Board of Railway commissioners affecting highway crossing.

The contention of the railway company that the crossing was still a farm crossing, cannot be upheld. The company is responsible for an accident due to the breach of its statutory duty ».

L'article 308 de la loi des chemins de fer, statue qu'un train, à l'approche d'un passage à niveau, doit, à 80 perches au moins, avant d'arriver à ce passage à niveau, faire entendre le sifflet de sa locomotive et les juges de la Cour Suprême, dans

la cause de *Hessler vs C. P. R.* (1 D. L. R., 1936, 9) ont décidé que: « quiconque approche d'un chemin de fer, même un employé de la compagnie est justifiable de s'attendre à ce que les dispositions de l'article 308 de la loi des compagnies de chemin de fer seront observées, c'est-à-dire, qu'à 80 perches du passage à niveau, l'ingénieur fera résonner le sifflet ».

Le juge Letellier dans la cause de *Dufresne vs C. P. R.*, (22 R. L. 89) a décidé que « le défaut de la part d'un mécanicien sur un train de chemin de fer de faire entendre le sifflet de la locomotive et de sonner la cloche à l'approche d'un croisement de la voie publique sur un passage à niveau, rend la compagnie de chemin de fer responsable d'un accident qui arrive à cette traverse ».

37

L'article 409 statue sur la vitesse d'un train traversant la partie populeuse d'une cité, d'une ville ou d'un village.

Qu'entend-t-on par partie populeuse? Dans la cause de *Pommerleau vs C. N. R.* (D. L. R., 1930, 841), on a décidé que: « constitue un endroit populeux, la partie d'une ville de 2,500 âmes où se trouve un passage à niveau dans une rue à laquelle aboutissent cinq autres rues, y compris la route nationale, — toutes garnies d'habitations ».

Par contre, d'après le juge Gelly dans la cause de *Laflèche vs C. P. R.*, (71 C. S., 1932, 150) « le groupement de vingt-neuf maisons habitées à proximité d'une gare, dans une municipalité rurale, ne constitue pas ce que la loi des chemins de fer appelle une partie populeuse d'un village, où la vitesse des trains doit être réduite à dix milles à l'heure ».

Connaissant les obligations auxquelles est tenue une compagnie de chemin de fer pour la protection du public, nous étudierons maintenant sa responsabilité sous les trois aspects suivants:

**1° Responsabilité de la compagnie de chemin de fer vis-à-vis  
d'un piéton frappé par un de ses trains ou wagons**

38

Le principe général qui règle la responsabilité d'une compagnie de chemin de fer peut s'énoncer ainsi: « une compagnie est tenue de prendre, pour la protection de ses employés et du public, toutes les précautions nécessaires, et elle n'est pas exempte de responsabilité, même quand elle a suivi les prescriptions de la loi des chemins de fer ».

Pour faciliter notre étude nous examinerons d'abord le cas de l'employé d'une compagnie de chemin de fer et ensuite, celui d'un piéton ordinaire.

Bien que censé prendre toutes les mesures possibles de prudence dans l'exercice de son travail, l'employé d'une com-

## **J. E. CLÉMENT Inc.**

annoncent qu'ils ont adjoint à leur organisation une forte  
compagnie anglaise

### **EXCESS INSURANCE CO., LTD.**

Siège social: Londres, Angleterre

Actif excédant \$9,000,000.

Les facilités de cette compagnie ainsi que celles de

### **LA COMPAGNIE D'ASSURANCE DU CANADA CONTRE L'INCENDIE**

et celles de

### **LA NATIONALE DE PARIS, FRANCE**

sont à la disposition des agents qui désirent se procurer un marché  
« non-Tarif » permanent.

**Bureau central au Canada : 465, rue St-Jean, Montréal**



pagnie de chemin de fer est justifiable de s'attendre à ce que les dispositions de la loi visant la protection du public soient observées à son égard comme à l'égard de toute autre personne.

Dans la cause de *Hessler vs C. P. R.* (1 D. L. R., 1936, 9) les savants juges de la Cour Suprême ont maintenu « qu'une compagnie de chemin de fer est responsable des dommages qu'un train a causé à son employé qui était à faire l'inspection des voies alors que ce train circulait le soir, sans lumière et sans donner les signaux requis aux passages à niveau. La question de négligence de la compagnie, en pareil cas, est une question de fait qui relève du jury, et il y a fausse direction dans la charge du juge qui soutient que l'inobservance des exigences de l'article 308 constitue une négligence absolue en droit ».

39

Lorsqu'un employé d'une compagnie de chemin de fer se fera blesser à son travail, devra-t-il porter sa réclamation à la Commission des accidents du travail ou pourra-t-il prendre un recours suivant le droit commun? Je crois qu'il a toujours accès au recours de droit commun, mais lorsqu'une compagnie de chemin de fer exerce l'une des industries énumérées dans la cédule 2 de la loi des accidents du travail, 1931, il sera assujetti aux dispositions de cette loi. C'est ainsi qu'en a décidé le juge Casgrain dans la cause de *Bisson vs C. P. R.* (75, C. S. 1937, 290). Dans ce cas, un ouvrier s'était gelé un pied au cours d'un travail consistant à enlever la neige. Le juge Casgrain a décidé que le demandeur devait porter sa réclamation devant la Commission et que, même si la Commission avait déjà refusé d'accueillir le recours de la victime, la Cour Supérieure saisie d'une action en responsabilité contre le patron, devait débouter le demandeur de ses conclusions. La Commission peut en tout temps reconsidérer une question par elle décidée, rescinder, amender ou changer ses décisions et ses ordonnances.



40

Avant d'étudier le cas d'un piéton ordinaire, il serait peut-être bon de rapporter un jugement du juge Roy (65 C. S., 1926, 364). Dans ce jugement il s'agit d'un manoeuvre chargeant un wagon sur une voie d'évitement. Voici en résumé le jugement du savant juge: « les préposés d'une compagnie de chemin de fer qui exécutent des travaux d'aiguillage sur des voies d'évitement, où se trouvent des wagons en voie de chargement ou de déchargement, doivent, avant de commencer leurs opérations, s'assurer qu'il ne reste personne à bord de ces wagons et aviser ceux qui y travaillent de s'éloigner. Une compagnie de chemin de fer est responsable des dommages soufferts par un manoeuvre, renversé par le déplacement subit d'un wagon, qu'il était occupé à charger sur une voie d'évitement, au cours d'opérations d'aiguillage, dont il n'a pas été prévenu ».

## 2° Et maintenant le cas d'un piéton ordinaire

Qu'un piéton ordinaire se fasse frapper par un wagon ou un train en traversant un passage à niveau ou qu'il se fasse frapper par un train ou un wagon à un autre endroit qu'à un passage à niveau, il y a là une différence de responsabilité qu'il serait bon de noter.

Si l'accident a lieu dans un passage à niveau, la compagnie sera responsable autant qu'il y aura négligence de la part de ses employés et manquement aux prescriptions de la loi des chemins de fer. Mais il en est autrement si le piéton se fait frapper sur la propriété de la compagnie de chemin de fer.

Dans la cause de *Jean vs Quebec Railway* (64, C. S. 1925, 475) le juge Lemieux a décidé: « Celui qui commet un trespass en circulant sur une voie ferrée, au mépris de la loi, n'a pas de recours en dommages-intérêts contre la compagnie de chemin de fer, s'il est frappé par un train, à moins d'établir

un acte de négligence grossière de la part de la compagnie ou de ses employés ».

De même dans la cause de *Gloff vs C. N. R.* (1 D. L. R., 1938, 439) il a été jugé « qu'un piéton qui traverse les voies ferrées à un endroit autre qu'à un passage à niveau n'a pas de recours en dommages contre la compagnie de chemin de fer s'il est frappé par un train ».

Dans ces circonstances, le piéton, qui se trouve sur la propriété privée de la compagnie, s'est rendu coupable d'empiètement et ne peut exercer de recours contre elle.

41

Nous avons mentionné plus haut que la compagnie de chemin de fer pourrait être tenue responsable dans le cas de négligence de sa part ou de ses employés.

Il serait peut-être préférable d'exposer un cas où la compagnie serait coupable de négligence. Nous ne croyons pas trouver meilleur exemple en citant le jugement rendu dans la cause de *McSween vs Grand Trunk Railway Co. of Canada* (18 R. L. 1912, 516) : « qu'une compagnie de chemin de fer est coupable de négligence et est responsable des dommages qu'elle cause lorsque, traversant une voie publique avec un train n'ayant pas sa locomotive en tête comme à l'ordinaire, elle n'a pas placé un gardien en avant du train pour avertir les passants et si l'ingénieur ne fait pas entendre à quelque distance, le sifflet de la locomotive et ne sonne pas la cloche pendant la traversée de la voie publique ».

Quelle sera la règle de prudence que devront suivre les employés d'une compagnie de chemin de fer dans les cas où la locomotive ne sera pas à la tête du convoi?

Le juge Demers l'a bien défini dans son jugement dans la cause de *Bertrand vs C. P. R.* (63, C. S., 1925, 368) : « lorsqu'une locomotive trainant avec elle un tender-véhicule

absolument distinct, séparé et différent d'elle-même dans un endroit populeux, marche à reculons, celui-ci se trouvant alors en tête de la locomotive, il est de rigueur, suivant la loi (S. R. C., ch. 37, sect. 310 et 276) qu'une vigie soit placée sur la partie du train formant la tête du convoi, pour avertir les personnes qui traverseraient ou seraient sur le point de traverser la voie ferrée ».

42

Quant à la question du tender, il a été jugé dans la cause de *Ouellette vs C. P. R.* (36, B. R., 1938, 431) que « le « tender » ou « fourgon » au sens de la loi des chemins de fer (S. R. C. chap. 37 et ses amendements) est partie distincte de la locomotive et forme avec cette dernière un train.

En conséquence, l'omission de placer une vigie sur le tender ou fourgon, marchant en tête de la locomotive, en avant ou à reculons, constitue une faute qui entraîne responsabilité au cas d'un accident causé par le train.

Les chemins de fer utilisent très souvent des voies d'évitement, soit dans leur propriété, soit dans une rue pour le chargement ou le déchargement de leurs wagons à marchandises ou pour toute autre fin. Or, il arrive souvent que des enfants pour s'amuser, grimpent sur ces wagons ou y pénètrent sans que personne ne s'en aperçoive. Si, par le départ brusque du wagon, un enfant est blessé, quelle est l'attitude de nos tribunaux? Règle générale, une compagnie de chemin de fer n'est pas responsable d'un accident survenu à un enfant qui a illégalement pénétré sur les terrains de la compagnie, surtout si celle-ci n'est coupable d'aucune négligence. (Voir *Honke vs Manitoba Eastern Railway Co.* (3 D. L. R., 679) et *Gagnon vs C. N. R.* (65 C. S., 430).

Dans une cause de *Anderson et al vs C. P. R.* (3 D. L. R. 1936, 145), il a été jugé par les savants juges de la Cour Suprême: « Qu'une compagnie de chemin de fer, qui, avec

l'autorisation des autorités municipales, utilise une rue publique pour faire l'accomplissement de ses wagons de fret, n'est pas responsable des dommages occasionnés par le départ brusque du train, à un enfant qui avait grimpé sur un des wagons et qui est tombé et s'est infligé des blessures. L'enfant ayant commis un empiètement sur le terrain de la compagnie, celle-ci n'avait aucune obligation de protéger cet endroit contre les enfants ».

43

Les compagnies ferroviaires sont aussi responsables, comme tout propriétaire d'immeuble, des dommages soufferts en raison de la détérioration de leurs immeubles ou de toute autre cause; elle doivent donc voir à ce que le public soit en sécurité dans les gares et même sur les plates-formes à ses gares. Ainsi il a été jugé dans la cause de *Desrosiers vs C. N. R.* (60 B. R., 548) que l'omission d'enlever un banc de neige encombrant la plate-forme d'une gare, constitue une négligence qui rend la compagnie responsable.

Avant de terminer la première partie de ce travail, j'aimerais à rapporter deux jugements dans des poursuites intentées l'une contre le C. P. R. et l'autre contre le C. N. R. pour des accidents arrivés dans les gares de ces deux compagnies.

Le premier, dans la cause de *Lepage vs C. N. R.* (3 D. L. R. 1927, 1030) enlève toute responsabilité à la compagnie pour avoir laissé non verrouillée une porte de la gare conduisant à la cave. Dans cette cause, un passager entrant dans la gare ouvrit une porte et pénétra, sans savoir où il allait, tant l'obscurité était grande, dans un espace réservé à l'escalier conduisant à la cave. Le résultat fut qu'il tomba et se blessa. La Cour Suprême décida que l'accident n'était pas imputable au fait que la porte n'était pas verrouillée, mais au passager, qui, par négligence, avait pénétré dans cette espace sans savoir et sans voir où il allait.

Le deuxième jugement se rapporte à une action prise contre le C. P. R. par un monsieur Wilson (75, C. S. 510). En entrant dans la gare, ce dernier glissa et se blessa en tombant. Il poursuivit la compagnie en prétendant que sa chute était due à un plancher humide. Le juge McDougall rejeta les prétentions du demandeur et jugea que la condition du plancher a pû être une condition *sine qua non*, mais que ce n'était pas la *causa causans* de l'accident.

44

(à suivre)

*Vous désirez un employé actif, intelligent,  
qui vous secondera rapidement . . .  
un associé peut-être ?*

**N'hésitez pas!**

**C'est un H. E. C.  
qu'il vous faut.**

*Pour tous renseignements, veuillez vous  
adresser à l'*

**ASSOCIATION DES LICENCIÉS DE  
L'ÉCOLE DES HAUTES ÉTUDES  
COMMERCIALES**

535, AVENUE VIGER

MONTRÉAL