

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

Guy Merrill Désaulniers

Volume 7, Number 3, 1939

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/1102927ar>

DOI: <https://doi.org/10.7202/1102927ar>

[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(3), 131–140. <https://doi.org/10.7202/1102927ar>

# De la responsabilité des compagnies de chemin de fer dans Québec<sup>(a)</sup> 131

par

Me GUY MERRILL DÉSAULNIERS

## II

### 3° Responsabilité de la compagnie de chemin de fer envers ses passagers

La loi fédérale des chemins de fer n'a édicté que quelques articles concernant le transport des passagers et la responsabilité envers les passagers.

Pour délimiter cette responsabilité nous aurons surtout recours aux jugements rendus par nos tribunaux. Avant de commencer l'étude de la jurisprudence, il serait préférable d'examiner les articles de la loi fédérale des chemins de fer concernant le transport et la responsabilité vis-à-vis des passagers.

À l'article 2, paragraphe 36, le mot transport signifie le transport des voyageurs, des marchandises et du matériel roulant. À l'article 188 il est statué :

1° — Avant que la Compagnie entreprenne l'établissement d'une gare ou station le long de sa voie, l'emplacement doit être agréé par la Commission.

(a) Voir le numéro d'avril 1939 de la Revue — A.

2° — Chacune des gares ou stations de la Compagnie doit être établie, utilisée et entretenue avec bonnes et suffisantes commodités et facilité pour le service du transport.

3° — La Compagnie doit ériger, entretenir et mettre en service des gares ou stations sur le chemin de fer aux endroits que désigne la Commission et doit fournir les commodités et facilités qu'ordonne la Commission à ce sujet.

132

À l'article 348 il est dit : « Nuls contrats, stipulations, règlements, règles, déclarations ou avis, faits ou donnés par la Compagnie, amoindrissant, restreignant ou limitant sa responsabilité relativement aux transports, ne doivent soustraire la Compagnie à cette responsabilité, excepté de la manière ci-après prévue, à moins que ce genre de contrats, stipulation de règlements, de règles, de réclamations ou d'avis n'ait été d'abord autorisé ou approuvé par ordonnance ou par règlement de la Commission. » Cet article exige donc l'autorisation de la Commission pour qu'une Compagnie de chemin de fer puisse délimiter sa responsabilité par règlement ou autrement.

L'article 390 de la loi délimite directement la responsabilité de la Compagnie en statuant que : « Nulle personne qui a reçu des blessures alors qu'elle se trouvait sur la plate-forme d'un wagon, sur un fourgon à bagages ou sur un wagon à marchandises, contrairement aux règlements imprimés et alors affichés, ne peut réclamer de dommages-intérêts du fait de ces blessures, s'il y avait, lors de l'accident, dans les voitures, places suffisantes pour les voyageurs. »

Cet article a été suivi à la lettre dans un jugement de la Cour Suprême du Canada<sup>1</sup>. Les savants Juges décidèrent qu'un passager dans un train de chemin de fer, qui se tient sur la plate-forme d'un wagon, à l'arrière, et qui est projeté en bas par le mouvement du train n'a pas de recours en dom-

---

<sup>1</sup> 1938 *Askin vs C. P. R.* 2 D. L. R., 1938, 281.

gages contre cette Compagnie s'il y a un règlement qui défend aux passagers de se tenir à cet endroit et si le dit règlement est affiché en conformité de l'article 295 de la loi des chemins de fer.

Quant à cet affichage, la preuve sera suffisante du moment qu'elle établira que le dit règlement était affiché dans la gare où le passager a pris le train, sans qu'il soit nécessaire d'établir que pareil règlement était affiché dans toutes les gares de cette Compagnie. Mais il en est autrement si l'accident survient au moment où un passager sortant de son wagon sur la plate-forme est projeté en bas par un choc violent du wagon ; et les savants Juges de la Cour Suprême ont décidé, dans la cause de *Dobie vs C. P. R.*<sup>2</sup> que les employés de la Compagnie ayant été négligents en ne fermant pas la barrière de la plate-forme et que le passager n'ayant enfreint aucun règlement affiché en ce sens qu'il ne s'était pas tenu sur la plate-forme, mais bien qu'il n'y faisait que passer, la Compagnie était responsable des dommages survenus à ce passager.

133

Les Compagnies de chemin de fer sont obligées en vertu de l'article 412 de la loi fédérale de transmettre à la Commission un rapport de tout accident survenu sur leur voie par qui que se soit.

Les Compagnies de chemin de fer, faisant profession de voiturier public en ce sens qu'elle transportent d'un lieu à un autre des personnes ou des choses moyennant rémunération,<sup>3</sup> sont soumises vis-à-vis de leurs passagers à toutes les obligations d'un voiturier public.

Cette responsabilité peut se résumer ainsi: « une Compagnie de chemin de fer, voiturière publique, est obligée de

<sup>2</sup> 3 D. L. R., 1930, 856.

2 D. L. R., 1929, 901.

<sup>3</sup> *Roberge vs Cie des Frais Funéraires des Cantons de l'Est.* 62 B. R., 411.

recevoir et transporter tout voyageur qui se présente, et il lui incombe de donner à ce voyageur les facilités voulues pour qu'il puisse sans s'exposer au danger, user de son droit et à défaut, sa responsabilité est engagée en cas d'accident. »

134 Elle est tenue de prendre pour la protection 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 <sup>4</sup>. En tant que voituriers publiques les Compagnies de chemins de fer ne sont tenues d'apporter aux passagers que les soins et l'attention d'un bon père de famille et de ne prendre pour leur protection que les moyens ordinairement acceptés dans de semblables cas.

Si, malgré ces précautions, des accidents surviennent, ils doivent être considérés comme résultant de force majeure. Le contrat de transport est une entente par laquelle le voiturier s'engage à transporter ses passagers en toute sécurité. C'est une promesse que toutes les précautions seront prises et non une garantie qu'il n'y aura pas de dommages. C'est pourquoi les voituriers ne sont responsables que de leur négligence dans l'exécution de leur contrat. Ainsi, un voiturier doit transporter les voyageurs dans une voiture en bon état. Tout dommage causé par une défectuosité de sa voiture le rendra responsable. <sup>5</sup> Les Compagnies de chemins de fer en tant que voituriers publiques sont aussi responsables des actes de leurs employés en faute, si ces actes causent du dommage. Ainsi, dans la cause de *Desrosiers Vs C. N. R.*, les savants Juges ont décidé qu'une Compagnie de chemin de fer est responsable si le train repart avec précipitation, sans que ni le chef de train, ni le serre-frein ne prennent la peine de descendre du train sur le quai de la gare et ne s'assurent qu'il n'y a plus

<sup>4</sup> 1929, C. S. (Archer)  
De Grenier Vs C. N. R. 35 R. L., 166.

<sup>5</sup> 1927 B. R. Boisvert vs Massicotte, 44 B. R., 75.

de voyageurs voulant monter et ne donnent à un voyageur qui s'y trouve le temps raisonnable pour le faire. <sup>6</sup>

La présomption de faute posée par l'article 1675 du code civil quant à la responsabilité des voituriers pour la perte ou les avaries des choses qui leur sont confiées, ne s'applique pas aux passagers et le poids de la preuve de la faute du voiturier repose sur le passager qui a subi des dommages. <sup>7</sup>

Ce même principe nous le rencontrons dans un jugement de la Cour d'Appel (*Duvas vs Gagnon* 48 B. R., 202), où il est dit que les voituriers ne sont pas responsables des accidents survenus à leurs passagers quand aucune faute ne peut leur être imputée.

135

Pour rendre le voiturier responsable, il faudra donc prouver que l'accident lui est attribuable à cause de sa faute ou de sa négligence. <sup>8</sup> Si l'accident est attribuable à une négligence du passager, la Compagnie de chemins de fer n'en subira pas la conséquence.

Pour bien illustrer ce principe nous rapportons ici un jugement de la Cour d'Appel dans la cause de *Robert vs Quebec Light Heat & Power Co.* "If a passenger, sitting at the side of a car adjoining the tracks at which cars will pass in the opposite direction, puts his elbow out of the window, at the top of a protective screen beyond the side of the car, he thereby assumes the risk of being struck, and cannot recover damages from the carrier for injuries suffered in such circumstances."

1927, B. R. *The Quebec Light Heat & Power Co. vs Robert.* ) (44 B. R., 274).

#### 4° Des passages à niveau

Une Compagnie ne peut faire passer son chemin de fer sur une voie publique qu'après y avoir préalablement été

<sup>6</sup> 1936, B. R. *Desrosiers vs C. N. R.*, 60 B. R., 548.

<sup>7</sup> 1926, B. R. *Pistnick vs Montreal Tramways*, 41 B. R., 324.

<sup>8</sup> 1926, C. S. (*Duclos*) *Mills vs C. P. Steamship Ltd.*, 65 C. S., 148.

autorisée par la Commission.<sup>9</sup> Elle devra dans la construction du passage à niveau suivre les conditions que lui aura dictées la Commission. Mais le fait par une Compagnie de chemin de fer d'avoir contrevenu à ces règlements ne saurait la rendre responsable d'une collision avec un véhicule engagé dans une traverse à niveau, s'il n'est pas établi que cette contravention a été la cause du dommage.<sup>10</sup>

136

D'après l'article 264 de la loi fédérale, tout ouvrage au moyen duquel un chemin de fer passe au-dessus d'une voie publique doit être construit et constamment entretenu de manière à offrir un passage sûr.

Cependant la Cour Suprême a décidé, dans la cause d'*Ostrauder vs Michigan Central Railway Co.*,<sup>11</sup> qu'aucune obligation statutaire n'était imposée à une Compagnie de chemin de fer en vertu des articles 264 et 265 de la loi fédérale des chemins de fer, concernant les conditions des passages à niveau, et que la décision d'un jury basée seulement sur la croyance d'une telle obligation doit être considérée comme étant de nul effet. Une Compagnie de chemin de fer ne peut être tenue responsable d'un accident survenu à l'intersection d'un chemin public et de sa voie ferrée, à raison du fait que la disposition des lieux aux abords du passage à niveau rend celui-ci particulièrement dangereux. Là où il est impossible d'observer à distance l'approche des trains, c'est une imprudence coupable pour le conducteur d'un véhicule que de s'engager sur la voie ferrée sans s'assurer qu'elle peut être franchie sans danger.<sup>12</sup>

Les Compagnies de chemin de fer ne sont pas obligées d'entretenir les chemins publics; mais, en hiver, aux passages

<sup>9</sup> *Laurin vs C. N. R.*, 68 C. S., 566.

*Booley vs C. N. R.*, 71 C.L., 465.

<sup>10</sup> *Union Furs Society of Canada Ltd. vs Price Brothers & Co. Ltd.*, 1938 C. S. (Pratte) 44 R. L. 343.

<sup>11</sup> *D. L. R.*, 1930, 34.

<sup>12</sup> 1928 C. S. (Lemieux) *Audet & C. N. R.* 67 C. S. 358.

à niveau, elles sont obligées de supprimer dans les chemins publics les obstructions ou les pentes qui résultent du passage de leur chasse-neige et qui rendent la circulation difficile ou dangereuse. Une Compagnie qui néglige de remplir cette obligation doit réparer le préjudice résultant d'un accident de voiture causé par l'état défectueux du passage.<sup>13</sup> « *L'inclinaison de la montée ou de la descente, selon le cas, sur un abord par lequel une voie publique passe au niveau des rails, ne doit pas excéder un pied d'élévation ou d'abaissement par vingt pieds de longueur horizontale, de l'abord, à moins que la Commission n'en ordonne autrement.* »

137

Dans la cause de *Rapsberry vs C. N. R.*<sup>14</sup>, les savants Juges de la Cour Suprême ont décidé que si un accident est causé directement par le fait que l'inclinaison de l'abord sur lequel le chemin public traverse la voie ferrée n'est pas en conformité des limites statutaires, la Compagnie en sera responsable. En vertu de l'article 267 de la loi fédérale du chemin de fer, on doit également placer et maintenir un avis à chaque endroit où la voie publique est traversée à niveau par le chemin de fer. Cependant, une Compagnie de chemin de fer, n'ayant pas rempli cette obligation, ne sera pas responsable si le manque d'écrêteaux n'est pas la cause principale de l'accident.<sup>15</sup>

Chaque Compagnie doit faire sur les terres que traverse son chemin de fer, à l'usage des propriétaires de ces terres, des passages croisant la voie ferrée, convenables et commodes pour les besoins de la ferme.

Mais qu'advient-il de ces passages, si, par la suite, le chemin d'exploitation de la ferme se convertit en une rue très fréquentée, bordée de maisons et de lots à bâtir et

<sup>13</sup> 68., C. S., 416 (confirmé en appel avril 1930).

<sup>14</sup> 3 D. L. R. 1928, 831.

<sup>15</sup> *Colebourne vs Harrop*, 1 D. L. R., 1927, 116.

*Mortar vs Quebec Railway*, 64 C. S., 272.



entretenu par la corporation municipale ? La Compagnie devra-t-elle agir vis-à-vis de cet ancien passage à ferme comme si c'était une voie publique ?

138

Les Juges de la Cour Suprême dans la cause de *Booley vs C. N. R.*<sup>16</sup> ont rendu le jugement suivant : *“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 for 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 regulations of the Board of Railway Commissioners affecting highway crossings. 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.”* 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 et une Compagnie n'est pas obligée d'installer une barrière ou autre moyen de protection, quelque dangereux que soit le passage, à moins que l'installation de ces moyens de protection n'ait été ordonné par la Commission.<sup>17</sup>

Nous avons vu au début de ce travail que lorsqu'un train s'approche d'un croisement de voie publique au niveau des rails, il doit faire entendre le sifflet de sa locomotive à une distance de neuf cents pieds au moins avant d'arriver à ce croisement.

<sup>16</sup> 3 D. L. R., 1937, 773.  
62 B. R., 193.

<sup>17</sup> 68 C. S., 323.

Dans la cause de *Reynolds vs C. P. R.*<sup>18</sup>, les savants Juges de la Cour Suprême ont admis que la décision d'un jury rendant une Compagnie de chemin de fer responsable d'un accident pour ne pas avoir fait entendre le sifflet de sa locomotive dans les conditions exigées par la loi, ne pouvait être mise de côté dans un appel à moins qu'il y ait une très forte présomption, ou qu'il soit presque évident que le signal ait été donné.

139

Aucun train ne peut traverser, à une vitesse de plus de dix milles à l'heure :

1 — la partie populeuse d'une cité, ville ou village.

2 — une voie publique à un passage à niveau dans un endroit populeux.

3 — une voie publique à un passage à niveau, s'il y est arrivé, subséquemment au premier jour de janvier mil neuf cent cinq, un accident causant des blessures.

4 — une voie publique à un passage à niveau au sujet duquel la Commission a rendu une ordonnance prescrivant certaines mesures de protection.

Une Compagnie qui ne suit pas ces règlements est en faute mais pour imputer à une partie la responsabilité d'un accident, il ne suffit pas d'établir qu'elle a commis une faute, il faut, en outre, que cette faute se trouve la cause déterminante de l'accident.

C'est en vain que le conducteur d'une auto se plaint de la vitesse excessive d'un train qui a frappé sa voiture à un passage à niveau, quand il s'y est aventuré en plein jour, après avoir entendu les signaux réglementaires.<sup>19</sup>

<sup>18</sup> 3 D. L. R., 1927, 888.

<sup>19</sup> *Marchesseault vs C. N. R.*, 42 B. R., 355.

Chaque fois qu'un chemin de fer croise une voie publique au niveau des rails, aucune locomotive, aucun tender ou wagon ne peut rester entièrement ou partiellement sur une partie quelconque de cette voie publique durant plus de cinq minutes. Cependant le défaut de se conformer à ce règlement ne rend pas la Compagnie responsable d'un accident et les savants Juges de la Cour Suprême ont décidé, dans la cause de *Goodwin vs C. P. R.*<sup>20</sup>, que "*The blocking of a highway crossing by a standing strain larger than the five minutes allowed by s.311 of the Railway Act does not render the railway company liable for injury to an automobile colliding with the train, as the lapse of time went not further than to create the condition in which the accident occurred as distinguished from the cause thereof*".

Il ressort de notre jurisprudence que les tribunaux considèrent les Compagnies de chemin de fer responsables d'accidents non par le seul fait qu'elle ont manqué à une prescription de la loi des chemins de fer, mais bien s'il est prouvé que cette dérogation à la loi a été la cause directe de l'accident.

Les tribunaux semblent aussi admettre que le conducteur d'un véhicule, traversant un passage à niveau, doit prendre les plus grandes précautions possibles avant de s'engager sur la voie ferrée. S'il est prouvé que le conducteur a été négligent ou imprudent et que cette imprudence ou négligence a été la cause de l'accident, il sera tenu responsable et ne pourra rien réclamer.

---

<sup>20</sup> 1933 Supreme Court, 1 D. L. R., 1933, 753.