

Cour d'appel fédérale



Federal Court of Appeal

Date : 20160725

Dossier : A-167-14

Référence : 2016 CAF 202

[TRADUCTION FRANÇAISE]

**CORAM : LE JUGE WEBB
LE JUGE SCOTT
LE JUGE DE MONTIGNY**

ENTRE :

GÁBOR LUKÁCS

demandeur

et

OFFICE DES TRANSPORTS DU CANADA

défendeur

Audience tenue à Halifax (Nouvelle-Écosse), le 27 avril 2016.

Jugement rendu à Ottawa (Ontario), le 25 juillet 2016.

MOTIFS DU JUGEMENT :

LE JUGE SCOTT

Y ONT SOUSCRIT :

**LE JUGE WEBB
LE JUGE DE MONTIGNY**

Cour d'appel fédérale



Federal Court of Appeal

Date : 20160725

Dossier : A-167-14

Référence : 2016 CAF 202

**CORAM : LE JUGE WEBB
LE JUGE SCOTT
LE JUGE DE MONTIGNY**

ENTRE :

GÁBOR LUKÁCS

demandeur

et

OFFICE DES TRANSPORTS DU CANADA

défendeur

MOTIFS DU JUGEMENT

LE JUGE SCOTT

[1] La Cour est saisie d'une demande de contrôle judiciaire de la décision rendue par l'Office des transports du Canada (l'Office). L'Office a refusé de rendre une décision concernant une plainte déposée par M. Gábor Lukács (le demandeur) qui affirmait que l'annonce du prix de vols par Expedia, Inc. (Expedia) contrevenait à la partie V.1 du *Règlement sur les transports aériens*, DORS/88-58 (le RTA). Plus précisément, le demandeur prétendait qu'Expedia avait omis

d'inclure le prix du supplément carburant sous le titre « Frais du transport aérien » et avait inclus des frais de service imposés par le transporteur aérien sous le titre « Taxes, frais et droits ». Le demandeur demande maintenant à la Cour d'émettre une ordonnance de *mandamus* afin de forcer l'Office à entendre sa plainte.

[2] Pour les motifs exposés ci-après, je rejeterais la demande.

I. Les faits

[3] Le demandeur s'est fait à de nombreuses reprises le défenseur des droits des passagers aériens du Canada. Par le passé, il a déposé plusieurs plaintes et plaidé un certain nombre de dossiers devant l'Office.

[4] Le 24 février 2014, le demandeur a déposé une plainte auprès de l'Office aux motifs qu'Expedia ne respectait pas les articles 135.8 et 135.91 du RTA quant à la manière dont elle présentait les prix sur son site internet.

[5] Le demandeur a prié l'Office d'ordonner à Expedia de modifier son site internet pour le rendre conforme au RTA. Il a demandé plus précisément que le site internet d'Expedia affiche le prix du supplément carburant sous le titre « Frais du transport aérien » et cesse d'indiquer de manière incorrecte des frais imposés par les transporteurs aériens sous le titre « Taxes, frais et droits », sous la rubrique « YR - Frais de service ».

[6] À la suite d'un échange informel de courriels entre le demandeur et l'Office, ce dernier avait décidé de ne pas instruire la plainte puisqu'il s'agissait d'une question d'exécution de la loi, le président et premier dirigeant de l'Office a répondu au demandeur par une lettre officielle, datée du 27 mars 2014, reproduite ci-après :

[TRADUCTION]

Monsieur,

La présente fait suite à vos lettres du 24 février et du 15 mars 2014, adressées au secrétaire de l'Office, dans lesquelles vous affirmez qu'Expedia Inc. ne respecte pas la partie V.1 du *Règlement sur les transports aériens* (RTA).

La Cour d'appel fédérale a récemment confirmé que l'Office jouait deux rôles distincts, d'abord à titre d'organisme juridictionnel, ensuite à titre d'organisme de surveillance économique. La question que vous avez soulevée s'inscrit parfaitement dans le second volet du mandat de l'Office.

L'application des dispositions sur la publicité des tarifs aériens du RTA passe par l'application des sanctions administratives pécuniaires prévues dans la *Loi sur les transports au Canada* (LTC). Le *Règlement sur les textes désignés (Office des transports du Canada)* (*Règlement sur les textes désignés*) a été modifié expressément à cette fin. L'agent verbalisateur désigné (AVD) dispose d'un pouvoir discrétionnaire et est habilité à faire preuve de jugement lorsqu'il s'agit de décider du meilleur moyen d'obtenir la conformité et, au besoin, de sanctionner la violation par des sanctions administratives pécuniaires. Pour votre gouverne, cette méthode s'est révélée très efficace pour faire respecter la réglementation chez les annonceurs de services aériens.

Précisons que l'AVD n'a pas besoin d'une décision de la formation de l'Office pour mener une enquête sur une possible violation d'une disposition du *Règlement sur les textes désignés*. Par conséquent, l'Office n'entreprendra pas d'enquête sur la question que vous avez soulevée. Par ailleurs, si l'AVD décide qu'une enquête est justifiée, la participation du public n'est pas possible, sauf si l'AVD estime que des renseignements pertinents pour l'enquête sont requis. Le rôle du public se limite à informer l'AVD des préoccupations qu'il pourrait avoir en matière de conformité. Le site Internet de l'Office fournit une adresse de courriel à cette fin.

Je remarque que vous vous appuyez sur les *Règles générales de l'Office des transports du Canada* (*Règles générales*) pour demander qu'une formation de l'Office soit saisie du dossier. Cependant, les *Règles générales* n'exigent pas que l'Office fasse enquête sur une question soulevée par le public à l'égard de la non-

conformité à la partie V.1 du RTA ou à toute autre disposition du RTA ou de la LTC ne prévoyant pas expressément de mécanisme de plainte.

[...]

[7] Au soutien de sa demande, le défendeur a déposé l'affidavit de M^{me} Simona Sasova, gestionnaire de la Surveillance et de la Conformité à l'Office, chargée de l'enquête dans ce dossier. M^{me} Sasova a expliqué qu'Expedia avait apporté certaines modifications à son site Internet. Elle a toutefois admis que même si Expedia n'était pas en parfaite conformité avec le RTA, elle était convaincue que les modifications apportées répondaient à l'objectif du RTA, qui est d'informer les consommateurs du prix réel de leurs billets d'avion.

[8] Les 4 et 15 septembre 2014, le demandeur a contre-interrogé M^{me} Sasova au sujet de son affidavit. Insatisfait de ses réponses, il a présenté une requête à la Cour pour qu'elle lui accorde les dépens de ce contre-interrogatoire du 15 septembre. Il demandait également que M^{me} Sasova soit soumise à un autre contre-interrogatoire et soit condamnée aux frais qui en découleraient.

[9] Sa requête a été rejetée par la juge Gauthier le 25 novembre 2014.

II. Dispositions législatives

[10] Les dispositions législatives pertinentes sont reproduites en annexe des présents motifs.

III. Questions en litige

[11] Après examen des représentations des deux parties, je formulerais ainsi les questions en litige :

- (a) Quelle est la norme de contrôle applicable?
- (b) Est-ce que l'Office a l'obligation légale d'entendre une plainte portant sur la conformité à la partie V.1 du RTA et de statuer sur celle-ci?
- (c) Les autres conditions préalables à une ordonnance de *mandamus* sont-elles remplies?
- (d) Le demandeur devrait-il se voir adjuger des dépens majorés, ou ses débours et un dédommagement pour le temps consacré au dossier?

IV. Première question – La norme de contrôle

[12] Le demandeur affirme que l'ordonnance de *mandamus* est nécessaire au motif que l'Office n'a pris aucune décision. Par conséquent, la déférence n'est pas de mise (*Apotex c. Canada (Procureur général)*, [1994] 1 CF 742, [1993] A.C.F. n° 1098 [*Apotex*]).

[13] L'Office renvoie au jugement dans l'affaire *Bande et nation indienne d'Ermineskin c. Canada*, 2008 CF 1065, 2008 CarswellNat 3384, pour affirmer que la norme de la décision raisonnable s'applique aux aspects discrétionnaires d'une demande en *mandamus*.

[14] Dans l'arrêt *Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada c. Office des transports du Canada*, 2013 CAF 270, un argument similaire a été présenté en faveur de l'application de la norme de la décision correcte. La juge Sharlow a rejeté l'argument :

[3] Généralement, la Cour réexamine les décisions de l'Office, notamment l'interprétation de sa loi constitutive, la *Loi sur les transports du Canada*, L.C. 1996, ch. 10, suivant la norme de la décision raisonnable (*Conseil des Canadiens avec déficiences c. VIA Rail Canada Inc.*, 2007 CSC 15, [2007] 1 R.C.S. 650).

[4] Lorsqu'elle applique la norme de la décision raisonnable, la Cour est guidée par les directives que la Cour suprême a données au paragraphe 47 de l'arrêt *Dunsmuir c. Nouveau-Brunswick*, 2008 CSC 9, [2008] 1 R.C.S. 190, que voici :

La cour de révision se demande dès lors si la décision et sa justification possèdent les attributs de la raisonnable. Le caractère raisonnable tient principalement à la justification de la décision, à la transparence et à l'intelligibilité du processus décisionnel, ainsi qu'à l'appartenance de la décision aux issues possibles acceptables pouvant se justifier au regard des faits et du droit.

[5] Le CN soutient que la norme de contrôle en l'espèce doit être celle de la décision correcte, au motif que le CN attaque la décision de l'Office relativement à des [TRADUCTION] « questions de limites de compétence ». Je ne puis retenir cette qualification des questions en litige dans le présent appel. Essentiellement, le CN attaque l'interprétation que fait l'Office des dispositions législatives qui définissent sa mission.

[15] De la même façon, dans le contexte d'une demande en *mandamus*, il conviendrait de faire preuve de retenue à l'égard de l'interprétation par l'Office de sa loi constitutive. Ainsi, la norme de la décision raisonnable s'applique à la question de l'obligation légale à laquelle est tenu l'Office. Cela étant dit, les issues possibles sont assez restreintes en l'espèce, puisqu'il s'agit d'une question d'interprétation législative pure.

V. Deuxième question – Est-ce que l'Office a l'obligation légale d'entendre une plainte portant sur la conformité à la partie V.1 du RTA et de statuer sur celle-ci?

A. *La position des parties*

(1) Le demandeur

[16] Le demandeur affirme que le dossier répond à tous les critères énoncés dans la décision *Apotex* et que ses observations visaient principalement à établir les obligations que la Loi confère à l'Office.

[17] Selon le demandeur, la *Loi sur les transports au Canada*, L.C. 1996, ch. 10, (la Loi) impose l'obligation à l'Office de trancher les plaintes, car le paragraphe 29(1) dispose en des termes impératifs clairs que l'Office « rend sa décision sur toute affaire dont il est saisi ».

[18] Selon le demandeur, le terme « instance » défini à l'article 1 des *Règles générales de l'Office des transports du Canada*, DORS/2005-35, s'entend d'une plainte ou de toute affaire introduite par une demande présentée à l'Office.

[19] À l'audience, le demandeur a également porté à l'attention de la Cour l'historique législatif de la Loi, prétendant qu'il étaye son opinion selon laquelle le législateur voulait imposer à l'Office l'obligation d'entendre toute plainte sur une affaire relevant de sa compétence. Le demandeur s'est également penché sur le témoignage de M^{me} Moya Greene, sous-ministre adjointe de Transports Canada, qui a déclaré devant le Comité permanent des transports durant l'étude de l'article 29 que l'Office [TRADUCTION] « ne peut, à sa discrétion, dire “voilà une question que nous n'examinerons pas”. L'Office doit rendre une décision, et doit le

faire avec diligence. » Selon le demandeur, l'article 29 a été adopté pour garantir l'accès à l'Office.

[20] Selon le demandeur, les articles 26 et 37 de la Loi confèrent à l'Office le pouvoir d'enquêter sur la plainte, que l'objet de celle-ci ait été « désigné » ou non pour donner lieu à des sanctions administratives pécuniaires en vertu du *Règlement sur les textes désignés (Office des transports du Canada)*, DORS/99-244 (le RTD).

[21] Selon lui, le RTD a pour but non pas de limiter le droit du public à faire trancher ses plaintes, mais de fournir à l'Office un mécanisme d'application supplémentaire qu'il peut enclencher unilatéralement, même en l'absence d'une plainte.

[22] Le demandeur a également allégué la décision *Witvoet c. First Air et al.*, 378-C-A-2000 (OTC) [*Witvoet*], dans laquelle l'Office a conclu, à la lumière de l'article 29, qu'il avait l'obligation de rendre une décision même si la plainte portait sur une violation à une disposition désignée.

[23] Enfin, le demandeur affirme que l'Office entend également des demandes de révision portant sur des « avertissements écrits » remis par des agents verbalisateurs en application des articles 135.8 et 135.91 du RTA. Il est difficile d'établir d'où provient ce pouvoir. Le demandeur laisse entendre qu'il est inhabituel que l'Office examine des questions d'application seulement lorsque cela sert les intérêts des transporteurs aériens, et non du public qui dépose des plaintes.

(2) L'Office

[24] Devant la Cour, l'Office a énuméré les dispositions de la Loi qui l'habilitent à statuer sur des demandes et des plaintes, notamment l'article 116 de la Loi qui concerne les plaintes d'expéditeurs contre des compagnies de chemin de fer, et a souligné qu'il n'existait pas de disposition semblable à l'égard de la partie V.1 du RTA.

[25] En ce qui a trait aux remarques de M^{me} Greene sur l'obligation, qui serait prévue à l'article 29 de la Loi, de statuer sur une plainte, l'Office a indiqué que son témoignage se voulait une réponse aux préoccupations concernant la possibilité que la Loi limite la faculté pour les expéditeurs de déposer des plaintes contre des compagnies de chemin de fer. Le mécanisme de plainte dans ce cas fait l'objet d'une disposition particulière. L'Office a également fait valoir que ces commentaires ne pouvaient l'emporter sur le libellé de la Loi.

[26] Pour l'Office, l'article 29 de la Loi concerne simplement les délais et exige que les décisions soient rendues « avec toute la diligence possible ». Cette disposition ne confère aucun pouvoir à l'Office.

[27] Abordant ensuite les définitions des termes « demande », « plainte » et « instance » qui figurent dans les Règles générales de l'Office des transports du Canada, l'Office prétend n'en tirer aucune compétence. Elles établissent seulement la procédure de traitement des plaintes en fonction des dispositions de la Loi aux termes desquelles elles ont été présentées. L'Office fait également remarquer que ces Règles ont depuis été abrogées et remplacées par les *Règles de*

l'Office des transports du Canada (Instances de règlement des différends et certaines règles applicables à toutes les instances), DORS/2014-104, qui ne définissent pas le terme « plainte ».

[28] Enfin, l'Office affirme que l'article 37 de la Loi, s'il est correctement interprété, prévoit un pouvoir discrétionnaire. En effet, aux termes de celui-ci, l'Office « peut enquêter », ce qui ne crée pas d'obligation générale et lui permet d'agir à sa discrétion.

B. *Analyse*

[29] Les deux parties conviennent que le critère juridique applicable pour l'obtention d'une ordonnance de *mandamus* a été clairement énoncé par la Cour dans la décision *Apotex*. Huit conditions doivent être respectées pour qu'une ordonnance de *mandamus* soit émise :

- (1) il doit exister une obligation légale d'agir à caractère public;
- (2) l'obligation doit exister envers le requérant;
- (3) il existe un droit clair d'obtenir l'exécution de cette obligation;
- (4) lorsque l'obligation dont on demande l'exécution forcée est discrétionnaire, des principes additionnels s'appliquent;
- (5) le requérant n'a aucun autre recours;
- (6) l'ordonnance sollicitée aura une incidence sur le plan pratique;
- (7) le tribunal estime que rien n'empêche d'obtenir le redressement demandé;
- (8) compte tenu de la balance des inconvénients, une ordonnance de *mandamus* devrait être rendue.

[30] Pour les motifs suivants, je suis d'avis que l'Office n'a pas d'obligation légale d'enquêter sur les plaintes relevant de la partie V.1 du RTA. Bien que l'Office ait le pouvoir d'ouvrir une

enquête, il peut explorer d'autres méthodes pour traiter une plainte, y compris une enquête par un agent verbalisateur désigné aboutissant à l'imposition de sanctions pécuniaires.

[31] L'Office a raison d'affirmer que la Loi ne lui impose pas l'obligation générale de traiter les plaintes relatives à la conformité à la Loi et à ses règlements. La partie I — Administration — crée l'Office et en définit généralement les pouvoirs. L'Office possède de vastes pouvoirs pour ordonner à une personne de se conformer à la Loi, comme le prévoit l'article 26 de la Loi.

[32] En ce qui a trait aux plaintes, l'article 37 dispose que « [l]'Office peut enquêter sur une plainte, l'entendre et en décider lorsqu'elle porte sur une question relevant d'une loi fédérale qu'il est chargé d'appliquer en tout ou en partie ». Ce libellé est large et n'impose aucune obligation d'entendre toutes les plaintes. Si le législateur avait voulu l'obliger à examiner toutes les plaintes envisagées, il aurait utilisé l'indicatif présent « enquête » au lieu du verbe « peut enquêter ».

[33] Par ailleurs, le témoignage de M^{me} Greene lors des travaux du comité ne saurait être interprété comme une modification au libellé clair employé par le législateur. Il semble en fait que M^{me} Greene ne faisait que répondre à une préoccupation précise voulant que certaines dispositions de la Loi limitent la faculté pour les expéditeurs de déposer des plaintes contre les compagnies de chemin de fer.

[34] Je dois également souligner que le paragraphe 29(1) n'étaye pas la théorie du demandeur. Cette disposition prévoit seulement l'obligation de rendre des décisions dans un certain délai, comme il ressort de l'intitulé. Elle n'oblige pas l'Office à entendre une plainte donnée :

Délais

29(1) Sauf indication contraire de la présente loi ou d'un règlement pris en vertu du paragraphe (2) ou accord entre les parties sur une prolongation du délai, l'Office rend sa décision sur toute affaire dont il est saisi avec toute la diligence possible dans les cent vingt jours suivant la réception de l'acte introductif d'instance.

Time for making decisions

29(1) The Agency shall make its decision in any proceedings before it as expeditiously as possible, but no later than one hundred and twenty days after the originating documents are received, unless the parties agree to an extension or this Act or a regulation made under subsection (2) provides otherwise.

[35] En examinant le régime légal, je dois signaler que la Loi et le RTA habilite l'Office à enquêter sur des plaintes ou à connaître de certains types de demandes. Par exemple :

- Dans la partie II – Transport aérien, la Loi énumère les types de plaintes relatives aux transporteurs aériens et définit les pouvoirs de l'Office à leur égard. Les éléments suivants sont prévus :
 - défaut de se conformer à l'annulation d'une licence (article 65);
 - prix ou taux excessifs (article 66);
 - prix, taux, frais ou conditions non inclus au tarif (paragraphe 67.1(1));
 - conditions déraisonnables (paragraphe 67.2(1)).
- À la partie III – Transport ferroviaire, la Loi confère à l'Office le pouvoir de trancher :
 - les demandes des expéditeurs (paragraphe 132(1));
 - les demandes présentées par la compagnie pour établir sa responsabilité (paragraphe 137(2));

- les demandes présentées par la compagnie de chemin de fer concernant les droits de circulation et l'utilisation des voies d'une autre compagnie (articles 138);
- les demandes présentées par l'une des parties à la négociation visant à déterminer la valeur nette de récupération d'une ligne de chemin de fer (paragraphe 144(3.1)).

[36] En l'espèce, la plainte du demandeur porte sur la conformité aux exigences du RTA concernant la publicité des prix du transport aérien, qui est régie par la partie V.1. Le RTA ne prévoit aucun mécanisme de plainte concernant la publicité des prix (partie V.1) semblable à l'article 135.4 sur les tarifs injustes ou déraisonnables (partie V). Même si l'Office peut enquêter sur de telles plaintes aux termes de l'article 37 de la Loi, il n'existe pas de disposition précise sur ce type de plaintes comme il en existe pour d'autres types de demandes.

[37] Par conséquent, en ce qui concerne la thèse du demandeur selon laquelle l'Office a sanctionné, sur la foi de l'article 29 de la Loi, des violations à d'autres dispositions qui sont aussi prévues par des « textes désignés » — c'est-à-dire qu'elles donnent lieu à des sanctions administratives pécuniaires établies au RTD —, je note que l'Office a invoqué cet article dans l'affaire *Witvoet* à la seule fin de déterminer à quel moment il rendrait sa décision. Il avait décidé, à sa discrétion, d'entendre la plainte. La décision *Witvoet* doit aussi être écartée, car elle portait sur la partie V du RTA. Comme je le soulignais plus haut, la partie V.1 du RTA, qui a été adoptée en 2012, ne contient aucune disposition sur les plaintes comparable à l'article 135.4 sur les tarifs injustes ou déraisonnables (partie V).

[38] Enfin, j'estime que les définitions qui figurent dans les règles de procédure abrogées de l'Office ne sauraient fonder aucun argument solide (*Règles générales de l'Office des transports du Canada, DORS/2005-35, art. 1 (abrogées); Règles de l'Office des transports du Canada (Instances de règlement des différends et certaines règles applicables à toutes les instances), DORS/2014-104*).

[39] Comme l'Office n'a pas d'obligation légale d'enquêter sur toutes les plaintes, je dois conclure que le premier volet du critère pour l'émission d'une ordonnance de *mandamus* n'est pas satisfait. Il n'est donc pas possible d'obtenir une ordonnance de *mandamus* donc, il s'ensuit que la troisième question – Les autres conditions préalables à une ordonnance de *mandamus* sont-elles remplies? – ne se pose pas.

VI. Quatrième question – Le demandeur devrait-il se voir adjuger des dépens majorés, ou ses débours et une compensation pour le temps consacré au dossier?

A. *La position des parties*

(1) Le demandeur

[40] Le demandeur sollicite des débours et une compensation pour le temps consacré à la préparation et à la présentation du dossier, sans égard à l'issue de l'affaire. Il affirme que sa demande n'est pas frivole et qu'elle peut être assimilée à un litige d'intérêt public.

[41] Le demandeur voudrait également que l'Office soit condamné à des dépens majorés. Il prétend que l'affidavit de M^{me} Sasova a donné l'impression que le site internet d'Expedia était

conforme au RTA, alors que ce n'était pas tout à fait le cas. Il prétend qu'un contre-interrogatoire approfondi serait nécessaire pour démontrer que la conformité d'Expedia au RTA n'est pas avérée et pour amener l'Office à le reconnaître.

(2) L'Office

[42] En réponse, l'Office signale que les parties qui se représentent elles-mêmes n'ont normalement pas droit aux dépens.

[43] En outre, l'Office affirme qu'à titre de décideur administratif, il n'est normalement pas condamné aux dépens lorsqu'il se constitue défendeur à une instance judiciaire visant à circonscrire sa compétence et qu'il n'y a pas eu inconduite de sa part (*Lang c. British Columbia (Superintendent of Motor Vehicles)*, 2005 BCCA 244, 254 D.L.R. (4th) 111). L'Office souligne avoir agi de bonne foi en renvoyant l'affaire à la direction chargée de la conformité et de l'application. Pour ces raisons, il ne devrait pas être tenu de supporter les dépens.

[44] En ce qui a trait à M^{me} Sasova, on fait valoir qu'elle a reconnu dans son affidavit et au début du contre-interrogatoire qu'Expedia n'était pas pleinement conforme. La Cour a refusé que M^{me} Sasova supporte personnellement les frais du contre-interrogatoire, comme le voulait le demandeur, par requête en nouvelle comparution. Dans ce contexte, un contre-interrogatoire aussi approfondi n'était pas nécessaire. Selon l'Office, la requête en dépens majorés devrait par conséquent être rejetée.

B. *Analyse*

[45] Comme sa demande est rejetée, le demandeur ne devrait pas avoir droit aux débours ni à la compensation pour le temps consacré à la préparation et à la présentation du dossier qu'il avait sollicités. Je reconnais que les débours sont parfois accordés à une partie qui se représente elle-même lorsque l'affaire présente un litige d'intérêt public et que la question n'est pas frivole (*Lukács c. Canada (Office des transports)*, 2014 CAF 76, par. 62). Cependant, bien que la question ne soit pas en soi frivole et concerne la compétence de l'Office, la demande constitue un cas limite, et rien n'indique que l'Office a agi de mauvaise foi. Je ne crois pas que l'affaire justifie que l'on condamne l'Office aux dépens.

[46] De plus, je ne suis pas convaincu que l'affidavit et le contre-interrogatoire de M^{me} Sasova devraient donner lieu à des dépens majorés. L'article 400 des *Règles des Cours fédérales*, DORS/98-106, accorde à la Cour un pouvoir discrétionnaire qui lui permet de sanctionner la conduite répréhensible d'une partie; ce n'est pas le cas en l'espèce (*Apotex c. Pfizer Canada*, 2009 CAF 8, par. 47, [2009] 4 R.C.F. 223). Des tels dépens sont également adjugés pour assurer une indemnisation adéquate dans des causes complexes ou coûteuses (*Ultima Foods c. Canada (Procureur général)*, 2013 FC 238, par. 22 à 26, 2013 CarswellNat 1185). Certes, l'affidavit de M^{me} Sasova aurait pu être plus clair au sujet du degré de conformité d'Expedia et révéler si M^{me} Sasova avait décidé de ne pas pousser l'affaire plus loin, ce qui lui était loisible. Néanmoins, puisque M^{me} Sasova estime avoir exercé à bon droit son pouvoir discrétionnaire à titre d'agent verbalisateur dans les circonstances, je ne crois pas qu'on puisse dire qu'il y ait eu mauvaise foi de sa part ou de celle de l'Office.

VII. Conclusion

[47] Pour ces motifs, je rejetterais la présente demande de contrôle judiciaire, sans dépens.

« A.F. Scott »

j.c.a.

« Je suis d'accord.

Wyman W. Webb, j.c.a. »

« Je suis d'accord.

Yves de Montigny, j.c.a. »

ANNEXE I

DISPOSITIONS LÉGISLATIVES PERTINENTES

*Règlement sur les transports aériens,
D.O.R.S./88-58*

*Air Transportation Regulations,
S.O.R./88-58*

PARTIE IV SECTION V Pouvoirs de l'Office

PART IV DIVISION V Powers of the agency

135.4 Si l'Office détermine, à la suite d'une plainte ou de son propre chef, que des conditions de transport figurant dans un tarif sont injustes ou déraisonnables, il peut :

135.4 Where the Agency, on receiving a complaint or of its own motion, determines that any term or condition of carriage set out in a tariff is unjust or unreasonable, the Agency may

a) suspendre ou refuser tout ou partie du tarif;

(a) suspend or disallow the tariff or a portion thereof;

b) établir un autre tarif ou partie de tarif et le substituer au tarif ou à la partie de tarif suspendu ou refusé;

(b) establish and substitute another tariff or portion thereof for the suspended or disallowed tariff or portion thereof; or

c) interdire au transporteur aérien d'annoncer, d'offrir ou d'appliquer tout ou partie du tarif suspendu ou refusé.

(c) prohibit an air carrier from advertising, offering or applying the suspended or disallowed tariff or portion thereof.

[...]

...

PARTIE V.1 Publicité des prix

PART V.1 Advertising Prices

135.8(1) Quiconque annonce le prix d'un service aérien dans une publicité doit y inclure les renseignements suivants :

135.8(1) Any person who advertises the price of an air service must include in the advertisement the following information:

a) le prix total à payer à l'annonceur pour le service, en dollars canadiens, et, si le prix total est également indiqué dans une autre devise, la devise en cause;

(a) the total price that must be paid to the advertiser to obtain the air service, expressed in Canadian dollars and, if it is also expressed in another currency, the name of that currency;

b) le point de départ et le point d'arrivée du service et s'il s'agit d'un aller simple ou d'un aller-retour;

(b) the point of origin and point of destination of the service and whether the service is one way or round trip;

c) toute restriction quant à la période pendant laquelle le prix annoncé sera offert et toute restriction quant à la période pour laquelle le service sera disponible à ce prix;

(c) any limitation on the period during which the advertised price will be offered and any limitation on the period for which the service will be provided at that price;

d) le nom et le montant de chacun des frais, droits et taxes qui constituent des sommes perçues pour un tiers pour ce service;

(d) the name and amount of each tax, fee or charge relating to the air service that is a third party charge;

e) les services optionnels connexes offerts pour lesquels un frais ou un droit est à payer ainsi que leur prix total ou échelle de prix total;

(e) each optional incidental service offered for which a fee or charge is payable and its total price or range of total prices; and

f) les frais, droits ou taxes publiés qui ne sont pas perçus par lui mais qui doivent être payés au point de départ ou d'arrivée du service par la personne à qui celui-ci est fourni.

(f) any published tax, fee or charge that is not collected by the advertiser but must be paid at the point of origin or departure by the person to whom the service is provided.

135.8(2) Quiconque annonce le prix d'un service aérien dans une publicité doit y indiquer les sommes perçues pour un tiers pour ce service sous le titre « Taxes, frais et droits », à moins que ces sommes ne soient annoncées qu'oralement.

135.8(2) A person who advertises the price of an air service must set out all third party charges under the heading "Taxes, Fees and Charges" unless that information is only provided orally.

135.8(3) Quiconque fait mention d'un frais du transport aérien dans une publicité doit l'indiquer sous le titre « Frais du transport aérien », à moins que le frais du transport ne soit annoncé qu'oralement.

135.8(3) A person who mentions an air transportation charge in the advertisement must set it out under the heading "Air Transportation Charges" unless that information is only provided orally.

135.8(4) La personne qui annonce dans sa publicité le prix pour un aller simple d'un service aller-retour est exemptée de l'application de l'alinéa (1)*a*) si les conditions ci-après sont remplies :

135.8(4) A person who advertises the price of one direction of a round trip air service is exempt from the application of paragraph (1)*(a)* if the following conditions are met:

a) le prix annoncé correspond à cinquante pour cent du prix total à payer à l'annonceur pour le service;

(a) the advertised price is equal to 50% of the total price that must be paid to the advertiser to obtain the

- service;
- b)* il est clairement indiqué que le prix annoncé n'est que pour un aller simple et qu'il ne s'applique qu'à l'achat d'un aller-retour;
- c)* le prix annoncé est en dollars canadiens et, s'il est également indiqué dans une autre devise, la devise est précisée.
- 135.8(5)** La personne est exemptée d'inclure dans sa publicité les renseignements visés aux alinéas (1)*d)* à *f)* si les conditions ci-après sont remplies :
- a)* la publicité n'est pas interactive;
- b)* la publicité renvoie à un endroit facilement accessible où tous les renseignements visés au paragraphe (1) peuvent être facilement obtenus.
- 135.9** Il est interdit de présenter des renseignements dans une publicité d'une manière qui pourrait nuire à la capacité de toute personne de déterminer aisément le prix total à payer pour un service aérien ou pour les services optionnels connexes.
- 135.91** Il est interdit de présenter dans une publicité un frais du transport aérien comme étant une somme perçue pour un tiers ou d'y utiliser le terme *taxe* pour désigner un frais du transport aérien.
- (b)* it is clearly indicated that the advertised price relates to only one direction of the service and applies only if both directions are purchased; and
- (c)* the advertised price is expressed in Canadian dollars and, if it is also expressed in another currency, the name of that other currency is specified.
- 135.8(5)** A person is exempt from the requirement to provide the information referred to in paragraphs (1)*(d)* to *(f)* in their advertisement if the following conditions are met:
- (a)* the advertisement is not interactive; and
- (b)* the advertisement mentions a location that is readily accessible where all the information referred to in subsection (1) can be readily obtained.
- 135.9** A person must not provide information in an advertisement in a manner that could interfere with the ability of anyone to readily determine the total price that must be paid for an air service or for any optional incidental service.
- 135.91** A person must not set out an air transportation charge in an advertisement as if it were a third party charge or use the term *tax* in an advertisement to describe an air transportation charge.

***Loi sur les transports au Canada,
L.C. 1996, ch. 10***

26 L'Office peut ordonner à quiconque d'accomplir un acte ou de s'en abstenir lorsque l'accomplissement ou l'abstention sont prévus par une loi fédérale qu'il est chargé d'appliquer en tout ou en partie.

[...]

29(1) Sauf indication contraire de la présente loi ou d'un règlement pris en vertu du paragraphe (2) ou accord entre les parties sur une prolongation du délai, l'Office rend sa décision sur toute affaire dont il est saisi avec toute la diligence possible dans les cent vingt jours suivant la réception de l'acte introductif d'instance.

(2) Le gouverneur en conseil peut, par règlement, imposer à l'Office un délai inférieur à cent vingt jours pour rendre une décision à l'égard des catégories d'affaires qu'il indique.

[...]

37 L'Office peut enquêter sur une plainte, l'entendre et en décider lorsqu'elle porte sur une question relevant d'une loi fédérale qu'il est chargé d'appliquer en tout ou en partie.

[...]

116(1) Sur réception d'une plainte selon laquelle une compagnie de chemin de fer ne s'acquitte pas de ses obligations prévues par les articles 113 ou 114, l'Office mène, aussi

***Canada Transportation Act, S.C.
1996, c. 10***

26 The Agency may require a person to do or refrain from doing any thing that the person is or may be required to do or is prohibited from doing under any Act of Parliament that is administered in whole or in part by the Agency.

...

29(1) The Agency shall make its decision in any proceedings before it as expeditiously as possible, but no later than one hundred and twenty days after the originating documents are received, unless the parties agree to an extension or this Act or a regulation made under subsection (2) provides otherwise.

(2) The Governor in Council may, by regulation, prescribe periods of less than one hundred and twenty days within which the Agency shall make its decision in respect of such classes of proceedings as are specified in the regulation.

...

37 The Agency may inquire into, hear and determine a complaint concerning any act, matter or thing prohibited, sanctioned or required to be done under any Act of Parliament that is administered in whole or in part by the Agency.

...

116(1) On receipt of a complaint made by any person that a railway company is not fulfilling any of its service obligations, the Agency shall

rapidement que possible, l'enquête qu'il estime indiquée et décide, dans les cent vingt jours suivant la réception de la plainte, si la compagnie s'acquitte de ses obligations.

(a) conduct, as expeditiously as possible, an investigation of the complaint that, in its opinion, is warranted; and

(b) within one hundred and twenty days after receipt of the complaint, determine whether the company is fulfilling that obligation.

116(2) Dans les cas où une compagnie et un expéditeur conviennent, par contrat confidentiel, de la manière dont la compagnie s'acquittera de ses obligations prévues par l'article 113, les clauses du contrat lient l'Office dans sa décision.

116(2) If a company and a shipper agree, by means of a confidential contract, on the manner in which service obligations under section 113 are to be fulfilled by the company, the terms of that agreement are binding on the Agency in making its determination.

116(3) Lorsque, en application du paragraphe 136(4), un expéditeur et une compagnie s'entendent sur les moyens à prendre par le transporteur local pour s'acquitter de ses obligations prévues par les articles 113 et 114, les modalités de l'accord lient l'Office dans sa décision.

116(3) If a shipper and a company agree under subsection 136(4) on the manner in which the service obligations are to be fulfilled by the local carrier, the terms of the agreement are binding on the Agency in making its determination.

116(4) L'Office, ayant décidé qu'une compagnie ne s'acquitte pas de ses obligations prévues par les articles 113 ou 114, peut :

116(4) If the Agency determines that a company is not fulfilling any of its service obligations, the Agency may

a) ordonner la prise de l'une ou l'autre des mesures suivantes :

(a) order that

(i) la construction ou l'exécution d'ouvrages spécifiques,

(i) specific works be constructed or carried out,

(ii) l'acquisition de biens,

(ii) property be acquired,

- | | |
|---|---|
| <p>(iii) l'attribution, la distribution, l'usage ou le déplacement de wagons, de moteurs ou d'autre matériel selon ses instructions,</p> | <p>(iii) cars, motive power or other equipment be allotted, distributed, used or moved as specified by the Agency, or</p> |
| <p>(iv) la prise de mesures ou l'application de systèmes ou de méthodes par la compagnie;</p> | <p>(iv) any specified steps, systems or methods be taken or followed by the company;</p> |
| <p><i>b)</i> préciser le prix maximal que la compagnie peut exiger pour mettre en œuvre les mesures qu'il impose;</p> | <p><i>(b)</i> specify in the order the maximum charges that may be made by the company in respect of the matter so ordered;</p> |
| <p><i>c)</i> ordonner à la compagnie de remplir ses obligations selon les modalités de forme et de temps qu'il estime indiquées, eu égard aux intérêts légitimes, et préciser les détails de l'obligation à respecter;</p> | <p><i>(c)</i> order the company to fulfil that obligation in any manner and within any time or during any period that the Agency deems expedient, having regard to all proper interests, and specify the particulars of the obligation to be fulfilled;</p> |
| <p><i>c.1)</i> ordonner à la compagnie d'indemniser toute personne lésée des dépenses qu'elle a supportées en conséquence du non-respect des obligations de la compagnie ou, si celle-ci est partie à un contrat confidentiel avec un expéditeur qui prévoit qu'elle versera, en cas de manquement à ses obligations, une indemnité pour les dépenses que l'expéditeur a supportées en conséquence du non-respect des obligations de la compagnie, lui ordonner de verser à l'expéditeur cette indemnité;</p> | <p><i>(c.1)</i> order the company to compensate any person adversely affected for any expenses that they incurred as a result of the company's failure to fulfill its service obligations or, if the company is a party to a confidential contract with a shipper that requires the company to pay an amount of compensation for expenses incurred by the shipper as a result of the company's failure to fulfill its service obligations, order the company to pay that amount to the shipper;</p> |
| <p><i>d)</i> en cas de manquement à une obligation de service relative à un embranchement tributaire du transport du grain mentionné à l'annexe I, ordonner à la compagnie d'ajouter l'embranchement au plan visé au paragraphe 141(1) à titre de ligne dont elle entend cesser l'exploitation;</p> | <p><i>(d)</i> if the service obligation is in respect of a grain-dependent branch line listed in Schedule I, order the company to add to the plan it is required to prepare under subsection 141(1) an indication that it intends to take steps to discontinue operating the line; or</p> |

e) en cas de manquement à une obligation de service relative à un embranchement tributaire du transport du grain mentionné à l'annexe I, ordonner à la compagnie, selon les modalités qu'il estime indiquées, d'autoriser une autre compagnie :

(i) à faire circuler et à exploiter ses trains sur toute partie de l'embranchement,

(ii) dans la mesure nécessaire pour assurer le service sur l'embranchement, à faire circuler et à exploiter ses trains sur toute autre partie du chemin de fer de la compagnie, sans toutefois lui permettre d'offrir des services de transport sur cette partie du chemin de fer, de même qu'à utiliser ou à occuper des terres lui appartenant, ou à prendre possession de telles terres, ou à utiliser tout ou partie de l'emprise, des rails, des têtes de lignes, des gares ou des terrains lui appartenant.

116(5) Quiconque souffre préjudice de la négligence ou du refus d'une compagnie de s'acquitter de ses obligations prévues par les articles 113 ou 114 possède, sous réserve de la présente loi, un droit d'action contre la compagnie.

116(6) Sous réserve des stipulations d'un contrat confidentiel visé au paragraphe 113(4) ou d'un tarif établissant un prix de ligne concurrentiel visé au paragraphe 136(4), une compagnie n'est pas soustraite à une action intentée en vertu du paragraphe (5) par un avis, une condition ou une déclaration, si les dommages-intérêts réclamés sont causés par la négligence ou les

(e) if the service obligation is in respect of a grain-dependent branch line listed in Schedule I, order the company, on the terms and conditions that the Agency considers appropriate, to grant to another railway company the right

(i) to run and operate its trains over and on any portion of the line, and

(ii) in so far as necessary to provide service to the line, to run and operate its trains over and on any portion of any other portion of the railway of the company against which the order is made but not to solicit traffic on that railway, to take possession of, use or occupy any land belonging to that company and to use the whole or any portion of that company's right-of-way, tracks, terminals, stations or station grounds.

116(5) Every person aggrieved by any neglect or refusal of a company to fulfil its service obligations has, subject to this Act, an action for the neglect or refusal against the company.

116(6) Subject to the terms of a confidential contract referred to in subsection 113(4) or a tariff setting out a competitive line rate referred to in subsection 136(4), a company is not relieved from an action taken under subsection (5) by any notice, condition or declaration if the damage claimed in the action arises from any negligence or omission of the

omissions de la compagnie ou d'un de ses employés.

[...]

180 L'agent verbalisateur qui croit qu'une violation a été commise peut dresser un procès-verbal qu'il signifie au contrevenant. Le procès-verbal comporte, outre le nom du contrevenant et les faits reprochés, le montant, établi conformément aux règlements pris en vertu de l'article 177, de la sanction à payer, ainsi que le délai et les modalités de paiement.

company or any of its employees.

...

180 If a person designated as an enforcement officer under paragraph 178(1)(a) believes that a person has committed a violation, the enforcement officer may issue and serve on the person a notice of violation that names the person, identifies the violation and sets out

(a) the penalty, established in accordance with the regulations made under section 177, for the violation that the person is liable to pay; and

(b) the particulars concerning the time for paying and the manner of paying the penalty.

COUR D'APPEL FÉDÉRALE
AVOCATS INSCRITS AU DOSSIER

DOSSIER : A-167-14

DEMANDE DE CONTRÔLE JUDICIAIRE VISANT LE REFUS DE L'OFFICE DES TRANSPORTS DU CANADA D'ENTENDRE LA PLAINTÉ DÉPOSÉE PAR LE DEMANDEUR LE 24 FÉVRIER 2014 OU DE RENDRE UNE DÉCISION À CET ÉGARD.

INTITULÉ : GÁBOR LUKÁCS c. OFFICE DES TRANSPORTS DU CANADA

LIEU DE L'AUDIENCE : HALIFAX (NOUVELLE-ÉCOSSE)

DATE DE L'AUDIENCE : LE 27 AVRIL 2016

MOTIFS DU JUGEMENT : LE JUGE SCOTT

Y ONT SOUSCRIT : LE JUGE WEBB
LE JUGE DE MONTIGNY

DATE DES MOTIFS : LE 25 JUILLET 2016

COMPARUTIONS :

Gábor Lukács POUR LE DEMANDEUR
POUR SON PROPRE COMPTE

Me John Dodsworth POUR LE DÉFENDEUR

AVOCATS INSCRITS AU DOSSIER :

Office des transports du Canada POUR LE DÉFENDEUR
Gatineau (Québec)