

Date : 20081124

**Dossiers : A-546-07
A-250-08
A-42-08
A-225-08
A-224-08
A-400-08**

Référence : 2008 CAF 363

**CORAM : LE JUGE SEXTON
LE JUGE BLAIS
LE JUGE RYER**

**Dossiers : A-546-07
A-250-08**

ENTRE :

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

appelante

et

**OFFICE DES TRANSPORTS DU CANADA et
LE PROCUREUR GÉNÉRAL DU CANADA**

intimés

**Dossiers : A-42-08
A-225-08
A-224-08**

ENTRE :

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER CANADIEN PACIFIQUE

appelante

et

**OFFICE DES TRANSPORTS DU CANADA et
LE PROCUREUR GÉNÉRAL DU CANADA**

intimés

Dossier : A-400-08

ENTRE :

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER CANADIEN PACIFIQUE

appelante

et

**OFFICE DES TRANSPORTS DU CANADA et
LE PROCUREUR GÉNÉRAL DU CANADA**

intimés

Audience tenue à Winnipeg (Manitoba), le 15 octobre 2008

Jugement rendu à Ottawa (Ontario), le 24 novembre 2008

MOTIFS DU JUGEMENT :

LE JUGE RYER

Y ONT SOUSCRIT :

**LE JUGE SEXTON
LE JUGE BLAIS**

Date : 20081124

**Dossiers : A-546-07
A-250-08
A-42-08
A-225-08
A-224-08
A-400-08**

Référence : 2008 CAF 363

**CORAM : LE JUGE SEXTON
LE JUGE BLAIS
LE JUGE RYER**

**Dossiers : A-546-07
A-250-08**

ENTRE :

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

appelante

et

**OFFICE DES TRANSPORTS DU CANADA et
LE PROCUREUR GÉNÉRAL DU CANADA**

intimés

**Dossiers : A-42-08
A-225-08
A-224-08**

ENTRE :

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER CANADIEN PACIFIQUE

appelante

et

**OFFICE DES TRANSPORTS DU CANADA et
LE PROCUREUR GÉNÉRAL DU CANADA**

intimés

Dossier : A-400-08

ENTRE :

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER CANADIEN PACIFIQUE

appelante

et

**OFFICE DES TRANSPORTS DU CANADA et
LE PROCUREUR GÉNÉRAL DU CANADA**

intimés

MOTIFS DU JUGEMENT

LE JUGE RYER

[1] Au paragraphe 1 de l'arrêt *Canadien Pacifique Limitée c. Canada (Office des Transports)* (C.A.), 2003 CAF 271, [2003] 4 C.F. 558 (la décision relative aux droits de stationnement), le juge Rothstein rappelle que le transport du grain de l'Ouest, dont il est question à la section VI de la partie III de la *Loi sur les transports au Canada* (la Loi), « fait l'objet d'un système de réglementation des tarifs en constante évolution depuis 1897 ». Sur un ton un peu plus dramatique, le juge Evans constate, au paragraphe 1 de l'arrêt *Ferroequus Railway Co. c. Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada.*, 2003 CAF 454, [2004] 2 R.C.F. 42, qu'il existe « un conflit historique et persistant lié aux tarifs de fret applicables au transport de céréales des Prairies ».

[2] L'adoption du projet de loi C-11, *Loi modifiant la Loi sur les transports au Canada et la Loi sur la sécurité ferroviaire et d'autres lois en conséquence* (39^e législature, 1^{re} session, Chambre des communes, projet de loi émanant du gouvernement C-11) (le projet de loi C-11), en 2007

illustre bien l'évolution de la réglementation des tarifs de fret du grain de l'Ouest. La disposition qui nous intéresse en l'espèce est l'article 57 du projet de loi C-11 (l'article 57), dont voici le libellé :

<p>57. Malgré le paragraphe 151(5) de la <i>Loi sur les transports au Canada</i>, l'Office des transports du Canada effectue une seule fois, à la demande du ministre des Transports et à la date fixée par l'Office, l'ajustement de l'indice des prix composite afférent au volume pour tenir compte des coûts supportés par les compagnies de chemin de fer régies, au sens de l'article 147 de cette loi, pour l'entretien des wagons-trémies servant au mouvement du grain, au sens de cet article 147.</p>	<p>57. Despite subsection 151(5) of the <i>Canada Transportation Act</i>, the Canadian Transportation Agency shall, once only, on request of the Minister of Transport and on the date set by the Agency, adjust the volume-related composite price index to reflect costs incurred by the prescribed railway companies, as defined in section 147 of that Act, for the maintenance of hopper cars used for the movement of grain, as defined in section 147 of that Act.</p>
--	---

[3] L'article 57 prévoit l'ajustement de l'indice des prix composite afférent au volume (l'IPCAV), une composante importante de la formule qui fixe un « plafond » aux revenus que la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN) et la Compagnie de chemin de fer Canadien Pacifique (CP) sont autorisées à tirer du transport du grain de l'Ouest. L'ajustement prévu par la loi s'attache à une seule et unique composante de l'IPCAV, en l'occurrence les coûts supportés par le CN et le CP pour l'entretien des wagons-trémies servant au transport du grain de l'Ouest.

[4] En fait, le conflit historique semble perdurer. Les mesures prises par l'Office des transports du Canada (l'Office) pour mettre cette disposition en œuvre sont à l'origine de six appels. Aux termes de l'ordonnance qu'il a prononcée le 6 juin 2008, le juge Nadon a réuni cinq de ces appels (A-546-07, A-250-08, A-42-08, A-225-08 et A-224-08), qui font chacun suite à une décision de l'Office qui se rapporte à la mise en œuvre de l'article 57. Aux termes d'ordonnances rendues le

2 octobre 2007, le 23 novembre 2007 et le 14 mai 2008, il a été sursis à l'exécution de chacune des décisions de l'Office en attendant que le sort des appels réunis soit connu. Le sixième appel (A-400-08) concerne une décision ultérieure de l'Office qui reprend l'essentiel des décisions antérieures de l'Office qui ont été portées en appel. Aux termes d'une ordonnance rendue le 24 juillet 2008, il a également été sursis à l'exécution de cette décision en attendant que le sort du présent appel soit connu.

[5] Les appels réunis et l'appel subséquent ont été entendus ensemble.

CONTEXTE

Vue d'ensemble

[6] Le régime actuel de tarifs de fret applicable au transport du grain de l'Ouest est exposé succinctement par le juge Rothstein aux paragraphes 1 et 2 de la décision relative aux droits de stationnement dans les termes suivants :

[1] Le transport ferroviaire du grain destiné à l'exportation en provenance de l'Ouest du Canada à destination de Thunder Bay et, par la suite, de Vancouver et de Prince Rupert fait l'objet d'un système de réglementation des tarifs en constante évolution depuis 1897, date à laquelle a été adoptée la première disposition en la matière, le paragraphe 1(e) de la loi intitulée *Acte autorisant une subvention pour un chemin de fer par la Passe du Nid-de-Corbeau*, S.C. 1897-98, ch. 5. Avant le 1^{er} août 2000, le transport du grain en provenance de l'Ouest était réglementé selon un barème de tarifs maximum. Avec l'entrée en vigueur de la *Loi modifiant la Loi sur les transports au Canada*, L.C. 2000, ch. 16, ce barème de tarifs maximum a été remplacé par un système réglementant les revenus annuels maximum que le Canadien Pacifique Limitée (CP), la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN) et les autres compagnies de chemin de fer réglementées peuvent toucher pour le transport du grain en provenance de l'Ouest.

[2] En vertu de cette nouvelle forme de réglementation, l'Office des transports du Canada (l'Office) détermine le revenu admissible maximal (plafond de revenu) que chaque compagnie de chemin de fer peut produire à la fin d'un exercice donné se

terminant le 31 juillet (année de récolte). Le plafond de revenu est calculé selon une formule établie dans la *Loi sur les transports au Canada*, L.C. 1996, ch. 10, telle que modifiée par la L.C. 2000, ch. 16. Si les revenus d'une compagnie de chemin de fer pour le transport du grain en provenance de l'Ouest au cours d'une année de récolte excèdent le plafond de revenu autorisé pour cette année, la compagnie est tenue de reverser les montants excédentaires de même que des pénalités, tel que prévu dans le *Règlement sur le versement par les compagnies de chemin de fer de l'excédent de revenu pour le mouvement du grain*, DORS/2001-207, enregistré le 7 juin 2001. [Souligné dans l'original.]

L'Office et le plafond de revenu

[7] Au cours de chaque campagne agricole, l'Office est tenu de calculer le revenu admissible maximal et le revenu effectivement tiré par le CN et le CP du mouvement du grain de l'Ouest, le tout conformément aux articles 150 et 151 de la Loi. L'IPCAV, dont l'ajustement est au cœur du litige dans les présents appels, correspond à la variable F dans la formule du plafond de revenu que l'on trouve au paragraphe 151(1) de la Loi.

[8] Voici les passages pertinents des dispositions en question :

<p>150. (1) Le revenu d'une compagnie de chemin de fer régie pour le mouvement du grain au cours d'une campagne agricole, calculé par l'Office, ne peut excéder son revenu admissible maximal, calculé conformément au paragraphe 151(1), pour cette campagne.</p>	<p>150. (1) A prescribed railway company's revenues, as determined by the Agency, for the movement of grain in a crop year may not exceed the company's maximum revenue entitlement for that year as determined under subsection 151(1).</p>
<p>(2) Si le revenu d'une compagnie de chemin de fer régie pour le mouvement du grain au cours d'une campagne agricole, calculé par l'Office, excède son revenu admissible maximal, calculé conformément au paragraphe 151(1), pour cette campagne, la compagnie verse l'excédent et toute pénalité réglementaire en conformité avec les règlements.</p>	<p>(2) If a prescribed railway company's revenues, as determined by the Agency, for the movement of grain in a crop year exceed the company's maximum revenue entitlement for that year as determined under subsection 151(1), the company shall pay out the excess amount, and any penalty that may be specified in the regulations, in accordance with the regulations.</p>

<p>[...] (6) L'Office calcule le montant du revenu de chaque compagnie de chemin de fer régie pour le mouvement du grain au cours d'une campagne agricole au plus tard le 31 décembre de la campagne suivante.</p>	<p>... (6) The Agency shall make the determination of a prescribed railway company's revenues for the movement of grain in a crop year on or before December 31 of the following crop year.</p>
<p>151.(1) Le revenu admissible maximal d'une compagnie de chemin de fer régie pour le mouvement du grain au cours d'une campagne agricole est calculé par l'Office selon la formule suivante :</p> $[A/B + ((C - D) \times 0,022 \$)] \times E \times F$ <p>où</p> <p>A représente le revenu de la compagnie pour le mouvement du grain au cours de l'année de référence;</p> <p>B le nombre de tonnes métriques correspondant aux mouvements de grain effectués par la compagnie au cours de l'année de référence;</p> <p>C le nombre de milles correspondant à la longueur moyenne des mouvements de grain effectués par la compagnie au cours de la campagne agricole, tel qu'il est déterminé par l'Agence;</p> <p>D le nombre de milles correspondant à la longueur moyenne des mouvements de grain effectués par la compagnie au cours de l'année de référence;</p> <p>E le nombre de tonnes métriques correspondant aux mouvements de grain effectués par la compagnie au cours de la campagne agricole, tel qu'il est</p>	<p>151. (1) A prescribed railway company's maximum revenue entitlement for the movement of grain in a crop year is the amount determined by the Agency in accordance with the formula</p> $[A/B + ((C - D) \times \$0.022)] \times E \times F$ <p>Where</p> <p>A is the company's revenues for the movement of grain in the base year;</p> <p>B is the number of tonnes of grain involved in the company's movement of grain in the base year;</p> <p>C is the number of miles of the company's average length of haul for the movement of grain in that crop year as determined by the Agency;</p> <p>D is the number of miles of the company's average length of haul for the movement of grain in the base year;</p> <p>E is the number of tonnes of grain involved in the company's movement of grain in the crop year as determined by the Agency; and</p>

<p>déterminé par l'Office;</p> <p>F l'indice des prix composite afférent au volume, tel qu'il est déterminé par l'Office.</p> <p>(2) Pour l'application du paragraphe (1), dans le cas de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada :</p> <p><i>a)</i> A est égal à 348 000 000 \$;</p> <p><i>b)</i> B est égal à 12 437 000;</p> <p><i>c)</i> D est égal à 1 045.</p> <p>(3) Pour l'application du paragraphe (1), dans le cas de la Compagnie de chemin de fer Canadien Pacifique :</p> <p><i>a)</i> A est égal à 362 900 000 \$;</p> <p><i>b)</i> B est égal à 13 894 000;</p> <p><i>c)</i> D est égal à 897.</p> <p>(4) Les règles suivantes s'appliquent à l'indice des prix composite afférent au volume :</p> <p><i>a)</i> l'indice pour la campagne agricole 2000-2001 est égal à 1,0;</p> <p><i>b)</i> l'indice est applicable à toutes les compagnies de chemin de fer régies;</p> <p><i>c)</i> l'Office ajuste l'indice afin de tenir compte des coûts supportés par les compagnies de chemin de fer régies, d'une part, pour l'obtention de wagons à la suite de la disposition, notamment par vente ou location, ou de la mise hors de service de wagons-trémies du gouvernement et, d'autre part, pour l'entretien des wagons ainsi obtenus.</p>	<p>F is the volume-related composite price index as determined by the Agency.</p> <p>(2) For the purposes of subsection (1), in the case of the Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada,</p> <p><i>(a)</i> A is \$348,000,000;</p> <p><i>(b)</i> B is 12,437,000; and</p> <p><i>(c)</i> D is 1,045.</p> <p>(3) For the purposes of subsection (1), in the case of the Compagnie de chemin de fer Canadien Pacifique,</p> <p><i>(a)</i> A is \$362,900,000;</p> <p><i>(b)</i> B is 13,894,000; and</p> <p><i>(c)</i> D is 897.</p> <p>(4) The following rules are applicable to the volume-related composite price index:</p> <p><i>(a)</i> in the crop year 2000-2001, the index is deemed to be 1.0;</p> <p><i>(b)</i> the index applies in respect of all of the prescribed railway companies; and</p> <p><i>(c)</i> the Agency shall make adjustments to the index to reflect the costs incurred by the prescribed railway companies for the purpose of obtaining cars as a result of the sale, lease or other disposal or withdrawal from service of government hopper cars and the costs incurred by the prescribed railway companies for the maintenance of cars that have been so obtained.</p>
--	---

<p>(5) L'Office calcule le montant du revenu admissible maximal pour le mouvement du grain de chaque compagnie de chemin de fer régie au cours d'une campagne agricole au plus tard le 31 décembre de la campagne suivante et calcule l'indice des prix composite afférent au volume pour cette campagne au plus tard le 30 avril de la campagne précédente.</p> <p>(6) Malgré le paragraphe (5), l'Office effectue les ajustements visés à l'alinéa (4)c) lorsqu'il l'estime indiqué, et détermine la date de prise d'effet de l'indice ainsi ajusté.</p>	<p>(5) The Agency shall make the determination of a prescribed railway company's maximum revenue entitlement for the movement of grain in a crop year under subsection (1) on or before December 31 of the following crop year and shall make the determination of the volume-related composite price index on or before April 30 of the previous crop year.</p> <p>(6) Despite subsection (5), the Agency shall make the adjustments referred to in paragraph (4)(c) at any time that it considers appropriate and determine the date when the adjusted index takes effect.</p>
--	--

Le plafond de revenu et l'IPCAV

[9] Le plafond de revenu est calculé une fois par année pour chacune des compagnies ferroviaires en conséquence de l'application de la formule prévue au paragraphe 151(1) de la Loi. Cette formule comprend des données se rapportant au nombre de milles parcourus au cours de l'année de référence, au nombre de tonnes métriques expédiées et aux revenus afférents, et elle tient également compte de données portant sur le nombre de milles parcourus au cours de l'année en cours et de données relatives au nombre de tonnes, qui sont des données propres à chaque compagnie de chemin de fer. L'élément IPCAV de la formule sert de facteur d'indexation et est le même pour chacune des compagnies de chemin de fer.

[10] Aux termes de l'alinéa 151(4)a) de la Loi, l'IPCAV pour la campagne agricole 2000-2001, année où le régime de plafond de revenu a été instauré, est égal à 1,0. Pour les campagnes agricoles

subséquentes, l'IPCAV, calculé conformément au paragraphe 151(5) de la Loi, était normalement ajusté à la hausse pour tenir compte des augmentations de prix auxquelles les compagnies de chemin de fer devaient faire face. En règle générale, on s'attendait à ce qu'une augmentation de l'IPCAV pour une campagne agricole entraîne une hausse du plafond de revenus des compagnies de chemin de fer pour l'année en cause. Le 27 avril 2007, la dernière fois où l'IPCAV a été fixé avant l'adoption du projet de loi C-11, l'Office a établi l'IPCAV pour la campagne agricole 2008-2009 à 1,1611, ce qui représentait une augmentation de 3,2 pour 100 par rapport à la campagne agricole précédente.

Coûts d'entretien des wagons-trémies et IPCAV

[11] L'IPCAV pour la campagne agricole 2000-2001 a été calculé en fonction d'un certain nombre d'éléments. L'un d'entre eux était un montant correspondant aux coûts supportés par les compagnies de chemin de fer pour l'entretien des wagons-trémies servant à l'expédition de grain de l'Ouest. Les coûts d'entretien des wagons-trémies correspondant à ce montant provenaient d'un examen des coûts quadriennal réalisé en 1992. En conséquence, ces coûts sont désignés sous le nom de coûts d'entretien « intégrés » ou « historiques » des wagons-trémies.

[12] Depuis de nombreuses années, des questions se posent au sujet des rapports entre le montant des coûts « intégrés » d'entretien des wagons-trémies et le coût global de l'expédition du grain de l'Ouest. À ce propos, il convient de signaler que bon nombre des wagons-trémies utilisés par les compagnies de chemin de fer appartenaient (et appartiennent toujours) au gouvernement du Canada (environ 12 100 wagons-trémies en mai 2006), qui les fournissait (et les fournit toujours) sans frais

aux compagnies de chemin de fer, dans la mesure où ces wagons-trémies servent à l'expédition du grain de l'Ouest. Des préoccupations ont été exprimées en raison du fait qu'à cause du rendement des compagnies de chemin de fer depuis 1992, le montant des coûts « réels » d'entretien des wagons-trémies supportés par les compagnies de chemin de fer est inférieur à celui des coûts « intégrés » d'entretien des wagons-trémies dans l'IPCAV. Ceux qui ont exprimé ces préoccupations se sont également dits d'avis que, si les coûts « intégrés » d'entretien des wagons-trémies dans l'IPCAV étaient remplacés par les coûts « réels » d'entretien des wagons-trémies, l'IPCAV s'en trouverait réduit d'autant, ce qui entraînerait par ailleurs une réduction du coût la tonne pour l'expédition du grain de l'Ouest.

[13] On a accordé beaucoup d'attention à des questions se rapportant aux coûts d'entretien des wagons-trémies dans le contexte d'une éventuelle entente entre le gouvernement du Canada et un organisme connu sous le nom de Farmers Rail Car Coalition (la FRCC) aux termes de laquelle le gouvernement proposait de louer, et éventuellement de vendre, ses wagons-trémies à la FRCC. Selon un des scénarios envisagés, la FRCC aurait loué les wagons-trémies aux compagnies de chemin de fer mais aurait continué à en assurer l'entretien. En pareil cas, les compagnies de chemin de fer n'auraient plus supporté de coûts « réels » d'entretien des wagons-trémies et un ajustement à l'IPCAV était envisagé pour supprimer les coûts « intégrés » d'entretien des wagons-trémies dans l'IPCAV. L'hypothèse de travail était vraisemblablement que les coûts d'entretien des wagons-trémies supportés par la FRCC seraient moins élevés que les coûts d'entretien des wagons-trémies qui étaient « intégrés » dans l'IPCAV, de sorte que le coût la tonne pour l'expédition du grain de l'Ouest serait réduit.

[14] On a travaillé d'arrache-pied pour vérifier le bien-fondé de cette hypothèse de travail. Transports Canada a demandé à l'Office de calculer les coûts pertinents. L'Office a, à son tour, réclamé et obtenu des renseignements des compagnies de chemin de fer. Au cours de ce processus, l'Office a publié, le 5 juillet 2005, des documents techniques qui exposaient la méthodologie à suivre relativement à l'ajustement de l'IPCAV pour le cas où les compagnies de chemin de fer n'auraient plus de coûts d'entretien de wagons-trémies à supporter, ainsi qu'une estimation du montant de coûts d'entretien de wagons-trémies « intégrés » dans le plafond de revenus pour la campagne agricole 2006-2007.

Le projet de loi C-11

[15] Le gouvernement du Canada a finalement décidé de conserver ses wagons-trémies et de renoncer à conclure une entente avec la FRCC.

[16] Le 4 mai 2006, Transports Canada a publié un communiqué de presse confirmant qu'il abandonnait son projet d'entente avec la FRCC et annonçant que le projet de loi C-11 avait été déposé à la Chambre des communes. Voici un extrait du communiqué :

Les modifications à la *Loi sur les transports au Canada* (LTC), présentées aujourd'hui à la Chambre des communes, autoriseront l'Office des transports du Canada à ajuster les coûts d'entretien qui sont un facteur des revenus maximaux que les chemins de fer peuvent recevoir des expéditions de grain admissibles (plafonds de revenus ou revenus maximaux). Cet ajustement s'appliquera à tous les wagons-trémies utilisés pour le transport réglementé du grain et permettra de mieux aligner les coûts des revenus maximaux avec les coûts réels qu'entraîne le maintien d'un wagon-trémie dans un service assujéti aux revenus maximaux. Les estimations indiquent que les agriculteurs pourraient réaliser des économies d'environ 2 \$ la tonne.

« Les agriculteurs profiteront grandement de la décision du gouvernement de conserver les wagons-trémies », a ajouté le ministre Cannon. « Les modifications à la LTC permettront d'ajuster les coûts d'entretien qui sont un facteur des revenus maximaux des compagnies de chemin de fer pour tous les wagons-trémies utilisés pour le transport réglementé du grain. Les économies réalisées permettront aux agriculteurs de retirer plus de profits de leurs exploitations. »

[17] Il ressort de ce communiqué de presse que le gouvernement du Canada, qui était représenté par le ministre chargé de Transports Canada, s'attendait à ce que l'ajustement à l'IPCAV prévu par l'article 57 réduise les coûts « intégrés » d'entretien des wagons-trémies, ce qui permettrait aux agriculteurs de bénéficier éventuellement de réductions de tarifs d'environ deux dollars la tonne pour les expéditions de grain de l'Ouest.

La décision 211-R-2007

[18] Le paragraphe 151(5) de la Loi oblige l'Office à calculer l'IPCAV d'une campagne agricole déterminée au plus tard le 30 avril de la campagne agricole précédente. En d'autres termes, l'IPCAV d'une campagne agricole doit être calculé à l'avance pour la campagne agricole en question. Comme le projet de loi C-11 n'avait pas encore été adopté, l'Office a fixé à 1,1611 l'IPCAV pour la campagne agricole 2007-2008 le 27 avril 2007.

[19] Dans sa décision, l'Office a répondu aux préoccupations qui avaient été exprimées par des intervenants externes au domaine ferroviaire qui réclamaient un « examen des coûts ». Ces préoccupations sont relatées au paragraphe 10 de la décision :

[10] Une des préoccupations majeures exprimées par plusieurs intervenants externes au domaine ferroviaire lors des consultations relatives à la campagne agricole 2007-2008 avait trait à la nécessité de procéder à un examen des coûts afin de rajuster les revenus établis dans la LTC (et qui servent au calcul des

plafonds des recettes annuelles des compagnies de chemins de fer) à un niveau plus convenable. Les intervenants se plaignaient du fait que chaque année l'Office procède à une analyse minutieuse et complexe lors du calcul de l'indice des prix composite afférent au volume, alors qu'il n'accorde aucune importance aux revenus fondés sur les coûts auxquels l'indice est appliqué, lesquels revenus reposent sur de l'information recueillie lors de l'examen des coûts de 1992. Les intervenants ont indiqué qu'il est injuste et inopportun que les compagnies de chemin de fer puissent bénéficier d'une augmentation de revenus pour compenser le taux d'inflation des coûts sans du même coup devoir rajuster ces revenus en raison des gains de productivité considérables qu'elles ont réalisés par suite du rajustement partiel effectué en 2000 relativement au régime des plafonds de recettes.

[20] L'Office n'a pas répondu directement à ces préoccupations. Il a plutôt déclaré son intention de soumettre la question à l'attention de Transports Canada.

LES DÉCISIONS CONTESTÉES

La décision provisoire

[21] Le 22 juin 2007, le projet de loi C-11 a reçu la sanction royale.

[22] Le 26 juin 2007, le ministre des Transports a écrit au président de l'Office pour demander que l'Office ajuste l'IPCAV. Dans sa lettre, le ministre écrivait ce qui suit :

[TRADUCTION] Compte tenu de l'importance que revêt cette question pour l'industrie du transport du grain, nous serions très reconnaissants envers l'Office des transports du Canada si l'on procédait rapidement à ces rajustements, surtout si ceux-ci pouvaient s'appliquer à la nouvelle campagne agricole 2007-2008.

[23] Le 28 juin 2007, l'Office a adressé aux compagnies de chemin de fer un avis dans lequel il expliquait que, suivant son analyse préliminaire, l'ajustement ponctuel des coûts « intégrés » d'entretien des wagons-trémies serait de l'ordre de 60 à 75 millions de dollars, ce qui entraînerait la

diminution de l'IPCAV à 1,07 pour la campagne agricole 2007-2008. L'Office a également expliqué qu'après avoir consulté l'industrie, il s'attendait à rendre sa décision définitive le 31 janvier 2008, et que l'IPCAV révisé prendrait effet le 1^{er} août 2007.

[24] Le 16 juillet 2007, l'Office a écrit aux compagnies de chemin de fer pour leur demander si elles étaient disposées à accepter le raisonnement suivi par l'Office dans l'avis. Par lettres datées respectivement du 17 et du 20 juillet 2007, le CP et le CN ont répondu par la négative.

[25] Le 26 juillet 2007, l'Office a, dans sa décision-lettre LET-R-138-2007, pris acte du refus des compagnies de chemin de fer de souscrire à l'approche proposée dans l'avis. L'Office a expliqué que, pour faire face à l'incertitude qui pouvait découler de la publication de l'avis, il envisageait de prendre le 1^{er} août 2007 un arrêté provisoire qui aurait pour effet de fixer de façon provisoire l'IPCAV pour la campagne agricole 2007-2008 et qui serait suivi par un arrêté définitif qui établirait par la suite l'IPCAV pour toute la durée de cette campagne agricole. L'Office a demandé aux compagnies de chemins de fer de lui soumettre leurs observations au sujet de cette procédure.

[26] Dans des lettres distinctes en date du 30 juillet 2007 adressées à l'Office, les compagnies de chemin de fer ont exprimé leur désaccord avec la procédure proposée par l'Office dans sa décision-lettre du 26 juillet 2007.

[27] Par suite des lettres échangées entre des fonctionnaires de l'Office et les compagnies de chemin de fer, la possibilité de faire procéder à un ajustement en vertu de l'article 57 et d'en fixer la

date de prise d'effet au 1^{er} octobre 2007 a été envisagée comme solution de rechange à l'arrêté provisoire que l'Office envisageait de prendre. À cette fin, les compagnies de chemin de fer ont formulé des observations que l'Office a reçues vers midi le 31 juillet 2007.

[28] Malgré ces démarches, les parties ne sont pas parvenues à une entente au sujet de cette proposition. L'Office a par conséquent rendu la décision 388-R-2007 (la décision provisoire) au cours de l'après-midi du 31 juillet 2007.

[29] Dans cette décision, l'Office modifiait l'IPCAV qui avait été calculé le 27 avril 2007 en le ramenant de 1,1611 à 1,0884 à compter du 1^{er} août 2007, réduisant ainsi d'environ 2 \$ la tonne le coût des expéditions de grain de l'Ouest. L'Office a déclaré que l'IPCAV provisoire serait remplacé par un IPCAV définitif au plus tard le 1^{er} janvier 2008, à la suite d'autres vérifications, évaluations et consultations sur les coûts d'entretien des wagons-trémies. Une fois calculé, l'IPCAV définitif s'appliquerait à toute la campagne agricole 2007-2008.

[30] Dans sa décision provisoire, l'Office a motivé la méthode qu'il avait retenue. En premier lieu, il a expliqué que tout retard dans l'établissement d'un IPCAV pour la campagne agricole en cours créerait un climat d'incertitude sur le plan commercial. Le fait de fixer l'IPCAV de façon provisoire permettrait tant aux compagnies de chemins de fer qu'aux producteurs et aux expéditeurs de grain de planifier leurs activités avec plus d'assurance. L'Office a également évoqué la nécessité de procéder à une vérification et à une évaluation plus approfondies et à des consultations additionnelles sur les coûts d'entretien des wagons-trémies. Il a écrit : « Le montant approximatif de

2 \$ la tonne n'est en effet que cela, soit une estimation qui doit être examinée vu l'importance de l'indice définitif sur les revenus globaux des chemins de fer générés par le grain et les taux moyens d'expédition pour les producteurs ».

[31] De l'avis de l'Office, le remplacement d'un indice provisoire par un indice définitif répondait au besoin de donner une assurance au chapitre de la planification et de la précision des données, tout en respectant les termes « une seule fois » de l'article 57. À la suite de la publication de l'arrêté définitif, il n'y aurait qu'un seul IPCAV applicable à toute la campagne agricole 2007-2008. L'Office a estimé que le paragraphe 28(2) de la Loi lui conférait le pouvoir légal de prendre l'arrêté provisoire en question et il a invoqué l'article 32 pour modifier l'IPCAV qui avait été fixé le 27 avril 2007. Voici le texte de ces deux dispositions de la Loi :

28. (2) L'Office peut prendre un arrêté provisoire et se réserver le droit de compléter sa décision lors d'une audience ultérieure ou d'une nouvelle demande.

28. (2) The Agency may, instead of making an order final in the first instance, make an interim order and reserve further directions either for an adjourned hearing of the matter or for further application.

32. L'Office peut réviser, annuler ou modifier ses décisions ou arrêtés, ou entendre de nouveau une demande avant d'en décider, en raison de faits nouveaux ou en cas d'évolution, selon son appréciation, des circonstances de l'affaire visée par ces décisions, arrêtés ou audiences.

32. The Agency may review, rescind or vary any decision or order made by it or may re-hear any application before deciding it if, in the opinion of the Agency, since the decision or order or the hearing of the application, there has been a change in the facts or circumstances pertaining to the decision, order or hearing.

[32] Les compagnies de chemin de fer ont interjeté appel de la décision provisoire à notre Cour (appel n^o 1 et appel n^o 2) et ont obtenu qu'il soit sursis à l'exécution de cette décision en attendant que le sort de ces appels soit connu.

La décision relative aux coûts

[33] Le 4 juillet 2007, dans le contexte de l'ajustement prévu à l'article 57, l'Office a, par sa décision-lettre LET-R-123-2007, invité les compagnies de chemin de fer à lui présenter les coûts d'entretien des wagons-trémies pour les années 2004, 2005 et 2006. L'Office a déclaré que, dans la mesure du possible, les coûts devaient être classifiés selon la Classification uniforme des comptes (CUC).

[34] Le 15 août 2007, le CP a répondu à cette demande en communiquant des renseignements sur les coûts. Environ trois mois plus tard, le CP a écrit à l'Office pour lui expliquer que les estimations des coûts fournies dans sa lettre du 15 août 2007 avaient été établies à l'aide d'une méthodologie particulière qui reposait sur une analyse détaillée des registres d'entretien de wagons-trémies individuels qui avait servi à calculer le coût annuel d'entretien de la flotte du CP. Le CP a poursuivi en expliquant qu'au cours du processus de vérification qui avait suivi les estimations fournies le 15 août 2007, il n'avait pas été en mesure de répondre à certaines des demandes de vérification de l'Office, qui a donc estimé que les résultats présentés dans le mémoire soumis par le CP n'étaient pas fiables. En conséquence, le CP a demandé à l'Office d'annuler son mémoire du 15 août 2007 et d'en accepter un nouveau.

[35] Le 26 novembre 2007, l'Office a informé le CP que son nouveau mémoire ne permettait pas d'avoir une idée précise des coûts réels, étant donné que les coûts indiqués se fondaient sur les coûts moyens au lieu d'être calculés à l'égard de chaque wagon-trémie. L'Office a autorisé le CP à retirer

son premier mémoire, mais il n'était pas disposé à accepter le deuxième. Il a expliqué au CP que si celui-ci n'était pas en mesure de lui fournir de données sur les coûts réels et vérifiables au plus tard le 10 décembre 2007, il se pouvait que l'Office n'ait d'autre choix que d'utiliser les coûts du CN, qui étaient les coûts d'entretien réels du CN qui correspondaient aux wagons-trémies individuels et qui étaient classifiés conformément à la CUC, comme l'Office l'avait demandé. L'Office a ajouté qu'eu égard aux circonstances, les coûts réels supportés par le CN pouvaient fournir la meilleure mesure disponible représentant les coûts d'entretien pour les wagons servant à l'expédition de grain par chemin de fer dans l'Ouest canadien.

[36] Dans les lettres qu'il a adressées à l'Office le 5 décembre 2007 et le 11 janvier 2008, le CP a fait valoir que l'Office devait juger acceptables les données établies d'après les coûts moyens qu'il proposait, ajoutant que l'utilisation des données du CN à titre d'approximation était inacceptable puisque les coûts du CN étaient beaucoup moins élevés que ceux du CP.

[37] Dans sa décision-lettre LET-R-12-2008 du 18 janvier 2008 (la décision relative aux coûts), l'Office a conclu que le défaut du CP de fournir des données sur les coûts d'entretien des wagons-trémies en la forme et en la teneur exigées avait empêché l'Office d'établir les coûts réels supportés par le CP comme il était tenu de le faire pour s'acquitter du mandat que lui confie l'article 57. En conséquence, l'Office a déclaré qu'il utiliserait les coûts réels supportés par le CN à titre d'approximation des coûts supportés par le CP pour le calcul de l'ajustement prévu à l'article 57.

[38] L'Office a fait observer que c'était parce que le CP n'avait pas observé le règlement qu'il avait fallu utiliser les coûts supportés par le CN pour éviter tout retard dans l'exécution de son mandat. L'Office a notamment déclaré ce qui suit :

[TRADUCTION] Il y a des intérêts en jeu, tant au sein de l'industrie du grain qu'au sein du public, qui justifient que cette obligation soit remplie comme il se doit en temps utile.

[39] Le CP a interjeté appel de la décision relative aux coûts devant notre Cour (l'appel n° 3) et a obtenu qu'il soit sursis à l'exécution de cette décision en attendant que le sort de l'appel soit connu.

La décision relative à la divulgation

[40] Le 23 janvier 2008, le CP a écrit à l'Office pour lui faire connaître son désaccord au sujet de la décision relative aux coûts. Dans cette lettre, le CP a déclaré que la décision de l'Office d'utiliser les coûts supportés par le CN à titre d'approximation pour établir les coûts supportés par le CP était erronée, en partie parce que le CP n'avait pas eu l'occasion d'examiner l'évaluation que l'Office avait faite des coûts d'entretien des wagons-trémies en se fondant sur les coûts réels supportés par le CN.

[41] En réponse à la lettre du 23 janvier 2008 du CP, l'Office a, dans sa décision-lettre LET-R-24-2008 du 31 janvier 2008 (la décision relative à la divulgation), confirmé la décision relative aux coûts. Elle s'est également penchée sur l'allégation du CP suivant laquelle la décision relative aux coûts était viciée en partie parce que le CP n'avait pas été informé des coûts du CN qui avaient servi à titre d'approximation pour calculer les coûts du CP. Après avoir consulté le CN, l'Office a décidé de refuser de divulguer au CP les coûts réels supportés par le CN. Toutefois, au

lieu de divulguer ces renseignements, l'Office a accepté de communiquer au CP des renseignements concernant l'évaluation des coûts que l'Office avait entreprise relativement aux données des coûts que le CN avait fournies pour l'ajustement prévu à l'article 57, et de permettre au CP de formuler des observations au sujet de cette évaluation des coûts. L'Office a répété que sa décision d'utiliser les coûts supportés par le CN à titre d'approximation pour établir les coûts du CP était une mesure par défaut qui se justifiait en raison de l'omission du CP de fournir les renseignements demandés dans le délai prescrit.

[42] Le CP a interjeté appel de la décision relative à la divulgation devant notre Cour (l'appel n° 4) et a obtenu qu'il soit sursis à l'exécution de cette décision en attendant que le sort de l'appel soit connu.

Décision finale

[43] Le 15 octobre 2007, l'Office a publié un document de quarante-deux pages qui a servi de base au processus de consultation pour l'ajustement prévu à l'article 57. Ce processus visait à recueillir des suggestions sur trois points précis : une méthodologie visant à ajuster l'IPCAV, le montant des coûts d'entretien des wagons-trémies qui étaient « intégrés » dans le plafond de revenu pour la campagne agricole 2007-2008 et le montant des coûts « réels » d'entretien des wagons-trémies pour cette même campagne agricole. Plusieurs sujets de discussion ont été abordés lors de l'examen des trois points en question. En voici la liste :

Sujet de discussion n° 1 : Méthode d'ajustement de l'indice des prix

Sujet de discussion n° 2 : Inclusion dans les coûts d'entretien des wagons des montants inscrits au compte 517 [Graissage et inspection] de la Classification uniforme des comptes (CUC)

Sujet de discussion n° 3 : Taux de contribution aux coûts constants applicable en 1992

Sujet de discussion n° 4 : Utilisation d'un indice global ou d'indices précis pour tenir compte de l'inflation

Sujet de discussion n° 5 : Utilisation d'un indice global ou d'un indice précis pour la productivité afin de déterminer les coûts « intégrés » pour la campagne agricole 2007-2008

Sujet de discussion n° 6 : Aspects ayant trait au calcul des coûts « réels » d'entretien des wagons-trémies

Sujet de discussion n° 7 : Taux de contribution aux coûts constants à utiliser dans le calcul des coûts « réels » pour la campagne 2007-2008

Une trentaine d'organismes intéressés aux questions relatives au grain de l'Ouest ont pris part à ce processus.

[44] L'Office a examiné les mémoires qui lui ont été soumis et, le 19 février 2008, a publié sa décision 67-R-2008 (la décision finale). L'Office a estimé que l'IPCAV ajusté en vertu de l'article 57 s'établissait à 1,0639, et que ce chiffre constituait l'IPCAV pour toute la campagne agricole 2007-2008 et remplaçait l'IPCAV qui avait été calculé conformément à la décision provisoire. L'Office a estimé que les coûts « intégrés » d'entretien des wagons-trémies des compagnies de chemin de fer pour la campagne agricole 2007-2008 étaient de 105,1 millions de dollars et que les coûts « réels » d'entretien des wagons-trémies pour cette année se chiffraient à 32,9 millions de dollars. La réduction de l'IPCAV pour la campagne agricole 2007-2008 (de 1,1611 à 1,0639) découlait de la suppression de l'IPCAV pour l'année en question de la somme de

72,2 millions de dollars, soit la différence entre le montant des coûts « intégrés » et des coûts « réels » d'entretien des wagons-trémies pour la campagne agricole en question.

[45] L'Office a conclu que l'effet rétroactif de la décision finale était compatible avec l'arrêt *Bell Canada c. Canada (Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes)*, [1989] 1 R.C.S. 1722, dans lequel on avait interprété le paragraphe 60(2) de la *Loi sur les transports nationaux*, L.R.C. 1985, ch. N-20, qui est identique au paragraphe 28(2) de la Loi. L'Office a estimé qu'il était nécessaire de recourir à la procédure de l'arrêté provisoire et de l'arrêté définitif pour s'assurer que l'ajustement prévu à l'article 57 soit effectué en temps utile pour tenir compte des intérêts de l'industrie du grain, des compagnies de chemin de fer, des expéditeurs, des producteurs et des autres personnes intéressées.

[46] Les compagnies de chemin de fer ont interjeté appel de la décision finale devant notre Cour (l'appel n° 5) et ont obtenu qu'il soit sursis à l'exécution de cette décision en attendant que le sort des appels soit connu.

La décision relative à l'IPCAV pour 2008-2009

[47] Le 24 avril 2008, alors que les appels réunis étaient en instance, l'Office a rendu sa décision 207-R-2008 (la décision relative à l'IPCAV pour 2008-2009) dans laquelle elle a établi à 1,1493 l'IPCAV pour la campagne agricole 2008-2009. En fixant l'IPCAV pour la campagne agricole en question, l'Office s'est vraisemblablement rallié à la décision finale malgré le fait que son exécution avait été suspendue.

[48] Le CP a interjeté appel de la décision relative à l'IPCAV pour 2008-2009 à notre Cour (l'appel n° 6) et a obtenu qu'il soit sursis à l'exécution de cette décision en attendant que le sort de l'appel soit connu.

ANALYSE

Norme de contrôle

[49] Dans l'arrêt *Dunsmuir c. Nouveau-Brunswick*, [2008] 1 R.C.S. 190, 2008 CSC 9, la Cour suprême du Canada a décidé qu'il n'existait désormais que deux normes de contrôle : celle de la décision raisonnable et celle de la décision correcte. Pour ce qui est du choix entre ces deux normes, le juge Bastarache a expliqué ce qui suit :

[57] Il n'est pas toujours nécessaire de se livrer à une analyse exhaustive pour arrêter la bonne norme de contrôle. Là encore, la jurisprudence peut permettre de cerner certaines des questions qui appellent généralement l'application de la norme de la décision correcte (*Cartaway Resources Corp. (Re)*, [2004] 1 R.C.S. 672, 2004 CSC 26). En clair, l'analyse requise est réputée avoir déjà eu lieu et ne pas devoir être reprise.

[62] Bref, le processus de contrôle judiciaire se déroule en deux étapes. Premièrement, la cour de révision vérifie si la jurisprudence établit déjà de manière satisfaisante le degré de déférence correspondant à une catégorie de questions en particulier. En second lieu, lorsque cette démarche se révèle infructueuse, elle entreprend l'analyse des éléments qui permettent d'arrêter la bonne norme de contrôle.

[50] En l'espèce, nous avons l'avantage de pouvoir compter sur l'analyse que les tribunaux ont déjà faite de la norme de contrôle applicable. À cet égard, dans l'arrêt *Conseil des Canadiens avec déficiences c. VIA Rail Canada Inc.*, [2007] 1 R.C.S. 650, 2007 CSC 15, la Cour suprême du Canada nous fournit des indications claires au sujet de la norme de contrôle à appliquer lorsque

l'Office interprète sa propre loi. En particulier, la juge Abella explique ce qui suit, aux paragraphes 98, 99 et 100 :

[98] Les questions de droits de la personne que l'Office est appelé à examiner se posent dans un contexte particulier et particulièrement complexe, celui du système de transport fédéral. La Loi sur les transports au Canada est une loi de nature réglementaire hautement spécialisée qui est axée sur de solides considérations de politique générale. L'économie et l'objet de la Loi sont l'oxygène de l'Office. Lorsqu'il interprète la Loi, y compris ses éléments relatifs aux droits de la personne, l'Office est censé mettre à profit sa connaissance et son expérience de la politique des transports pour comprendre le mandat qui lui est confié par cette loi : *Pushpanathan*, par. 26.

[99] Tout comme l'enquête sur le « caractère abusif », la soi-disant décision en matière de compétence que l'Office devait rendre relève clairement du mandat que lui confie la Loi. Cela ne signifiait pas qu'il devait répondre à une question de droit dépassant son expertise, mais plutôt qu'il devait mettre à profit son expertise pour résoudre la question de droit qui lui était soumise. C'est l'Office, et non la cour de révision, qui est le mieux placé pour décider s'il peut exercer son pouvoir discrétionnaire de prendre un règlement afin d'éliminer un obstacle abusif aux possibilités de déplacement des personnes ayant une déficience — la compétence de l'Office pour instruire des demandes étant elle-même fonction de cette décision.

[100] L'Office est chargé d'interpréter ses propres dispositions législatives, y compris ce en quoi consiste cette responsabilité que lui confie la Loi. La décision qu'il a rendue comportait plusieurs parties, chacune d'elles relevant clairement et inextricablement de son domaine d'expertise et de son mandat. Elle commandait donc l'application d'une seule norme de contrôle faisant appel à la déférence.

[Non souligné dans l'original.]

[51] L'arrêt *VIA Rail* fournit des balises fort utiles au sujet du choix de la norme de contrôle applicable dans les présents appels. En premier lieu, il nous enseigne qu'en ce qui a trait aux questions se rapportant à l'interprétation de la Loi, il convient d'appliquer dans le cas de l'Office une norme qui appelle un degré de retenue plus élevé. Deuxièmement, il est raisonnable de conclure que, s'il convient de faire preuve de retenue envers l'Office en ce qui concerne les questions d'interprétation de la Loi — des questions de droit —, la norme qui commande un degré élevé de

retenue devrait aussi être appliquée à l'Office lorsqu'il traite de questions de fait, de pouvoir discrétionnaire et de principes, ainsi que de questions mixtes de droit et de fait. Enfin, le fait que la Cour parle, au paragraphe 99, de « la soi-disant décision en matière de compétence » nous met en garde contre une conception large de ce qui constitue une question de compétence, à laquelle s'applique la norme de la décision correcte. À cet égard, le juge Bastarache explique, au paragraphe 59 de l'arrêt *Dunsmuir*, que la compétence s'entend « au sens strict de la faculté du tribunal administratif de connaître de la question ».

Appels n^{os} 1 et 2 : la décision provisoire

Questions à trancher

[52] Les questions en litige dans les appels interjetés à l'encontre de la décision provisoire sont les suivantes :

- a) L'Office a-t-il commis une erreur en estimant que l'on pouvait procéder à l'ajustement prévu à l'article 57 en prenant un arrêté provisoire en vertu du paragraphe 28(2) de la Loi, puis un arrêté définitif, compte tenu de l'obligation faite à l'article 57 du projet de loi d'effectuer l'ajustement « une seule fois »?
- b) En rendant la décision provisoire, l'Office a-t-il manqué aux principes d'équité procédurale ou aux principes de justice naturelle?
- c) L'Office a-t-il préjugé de la question de l'ajustement prévu à l'article 57 avant de rendre la décision provisoire?

- d) L'Office a-t-il abusé de son pouvoir discrétionnaire en recevant des directives du ministre des Transports ou en déléguant ses pouvoirs à ce dernier pour rendre la décision provisoire et fixer la date de l'ajustement prévu à l'article 57?

L'Office a-t-il commis une erreur en estimant que l'on pouvait procéder à l'ajustement prévu à l'article 57 en prenant un arrêté provisoire en vertu du paragraphe 28(2) de la Loi, puis un arrêté définitif, compte tenu de l'obligation faite à l'article 57 du projet de loi d'effectuer l'ajustement « une seule fois »?

Aucune demande n'avait été présentée à l'Office

[53] Les compagnies de chemin de fer font valoir qu'il n'était pas loisible à l'Office de prendre un arrêté provisoire en vertu du paragraphe 28(2) de la Loi parce que cet arrêté n'était pas pris en réponse ou pour faire suite à une demande au sens des *Règles générales de l'Office des transports du Canada*, DORS/2005-35 (les Règles générales).

[54] À mon avis, cet argument suppose une interprétation trop stricte du paragraphe 28(2) de la Loi. Mais surtout, il va à l'encontre de l'arrêt *Bell Canada*, dans lequel la Cour suprême du Canada a interprété le paragraphe 60(2) de la *Loi sur les transports nationaux*, qui est identique au paragraphe 28(2) de la Loi. Au sujet de la portée de cette disposition, voici ce que le juge Gonthier dit, à la page 1754 :

L'appelant peut rendre toute une gamme d'ordonnances provisoires concernant les audiences, les avis et, généralement, les questions relatives à l'administration des procédures devant lui.

Il importe peu que la question de l'ajustement prévu à l'article 57 ait été soumise ou non l'Office par voie de demande, au sens des Règles générales; cette question était assurément une procédure

qui se déroulait devant l'Office. Il s'ensuit, selon moi, qu'à première vue, le paragraphe 28(2) de la Loi n'est pas inapplicable en ce qui concerne le mandat que l'article 57 confie à l'Office.

L'obligation d'effectuer l'ajustement « une seule fois » exclut la possibilité de prendre deux arrêtés

[55] Les compagnies de chemin de fer affirment par ailleurs que le recours à la procédure de l'arrêté provisoire excède la compétence de l'Office, étant donné que l'article 57 ne permet d'effectuer l'ajustement qu'« une seule fois ». En fait, les compagnies de chemin de fer soutiennent que l'arrêté provisoire et l'arrêté définitif constituent deux ajustements distincts de l'IPCAV.

[56] L'Office affirme qu'il ne s'agit pas d'une question de compétence, mais bien d'une question d'interprétation législative. Suivant l'Office, l'obligation d'effectuer l'ajustement « une seule fois » ne vaut que pour la procédure d'ajustement prévue à l'article 57, et il est nécessaire de procéder à cette décision en deux étapes pour pondérer les intérêts de tous les intéressés.

[57] J'estime qu'il convient de préférer la conception de cette question selon laquelle on a affaire à une question d'interprétation législative. À cet égard, je tiens compte des mises en garde qui ont été formulées dans les arrêts *VIA Rail* et *Dunsmuir* et suivant lesquelles il convient de favoriser une interprétation étroite de ce qui constitue une question de compétence. Je conclus donc que la présente question doit être jugée selon la norme de la décision raisonnable, conformément aux enseignements de l'arrêt *VIA Rail*.

[58] L'interprétation suivant laquelle l'obligation faite à l'article 57 d'effectuer l'ajustement « une seule fois » permet de procéder en deux étapes est compatible avec le large mandat que l'article 5 de la Loi confie à l'Office, en lui permettant de tenir compte de divers groupes, dont les producteurs et les expéditeurs. Conformément aux attentes exprimées par le gouvernement du Canada dans son communiqué de presse du 4 mai 2006, ces groupes s'attendaient à bénéficier de réductions de tarifs à la suite de l'ajustement effectué en vertu de l'article 57. Le recours à la procédure de l'arrêté provisoire permettait de trouver un équilibre entre les besoins de ceux qui s'attendaient à bénéficier de telles réductions en temps utile et le droit des compagnies de chemin de fer, qui accordaient ces réductions, d'avoir la possibilité de faire pleinement valoir leur point de vue au sujet des questions qui devaient être examinées pour établir le montant final de l'ajustement prévu à l'article 57. Dans cette mesure, la décision de l'Office d'adopter la méthode en deux étapes peut être considérée comme raisonnable, et il n'y a donc pas lieu d'intervenir.

La décision provisoire était-elle un arrêté au sens du paragraphe 28(2)?

[59] Les appelantes affirment par ailleurs que la décision provisoire n'était nullement un arrêté provisoire. Ils soutiennent plutôt qu'elle devrait être considérée comme un arrêté définitif.

[60] Dans l'arrêt *Bell Canada*, le juge Gonthier examine, à la page 1574, les caractéristiques qui permettent de distinguer les arrêtés provisoires des arrêtés définitifs :

Traditionnellement, les ordonnances tarifaires provisoires qui traitent de manière interlocutoire de questions devant faire l'objet d'une décision finale sont accordées pour éviter que le requérant ne subisse les effets néfastes de la longueur des procédures. Ces décisions sont prises rapidement à partir d'éléments de preuve qui seraient souvent insuffisants pour rendre une décision finale. Le fait qu'une ordonnance ne porte pas sur le fond d'une question devant être traitée dans une décision finale et le fait qu'elle ait pour

objet d'accorder un redressement temporaire contre les effets néfastes de la longueur des procédures constituent des caractéristiques fondamentales d'une ordonnance tarifaire provisoire. [Non souligné dans l'original.]

[61] À mon avis, la décision provisoire ne peut être considérée comme une décision définitive.

Elle proposait une mesure temporaire aux producteurs et aux expéditeurs dans le contexte du processus plus long nécessaire pour procéder à l'ajustement final de l'IPCAV. De plus, la décision provisoire n'était pas censée trancher des questions détaillées au sujet desquelles il fallait entendre le point de vue des intéressés avant que l'Office ne puisse rendre une décision définitive.

En rendant la décision provisoire, l'Office a-t-il manqué aux principes d'équité procédurale ou aux principes de justice naturelle?

Équité procédurale

[62] Les compagnies de chemin de fer soutiennent que la décision provisoire doit être annulée parce qu'elle a été prise sans qu'elles aient eu l'occasion de se faire entendre, de sorte qu'il y a eu un manquement à l'équité procédurale. À mon avis, cet argument ne peut être accepté. L'Office a bel et bien reçu et examiné les observations des compagnies de chemin de fer relativement à la question critique de savoir si l'on pouvait recourir à la procédure d'arrêté provisoire /arrêté définitif prévue au paragraphe 28(2) de la Loi. Dans cette mesure, les compagnies de chemin de fer ont bénéficié de l'équité procédurale. L'Office a expressément indiqué que l'ajustement qui avait été effectué à l'IPCAV dans la décision provisoire n'était qu'une estimation qui serait assujettie à un autre examen à la seconde étape du processus. Pour ce qui est de cet aspect du processus, on a respecté l'équité procédurale en menant des consultations à partir de la mi-octobre 2007.

L'Office a-t-il préjugé de la question de l'ajustement prévu à l'article 57 avant de rendre la décision provisoire?

[63] Les compagnies de chemin de fer affirment que l'Office a entravé l'exercice de son pouvoir discrétionnaire ou en a abusé en préjugant de la question de l'ajustement de l'IPCAV et que l'Office « s'était déjà fait une opinion » au sujet de cet ajustement avant de rendre la décision provisoire. Les compagnies de chemin de fer exhortent donc la Cour à annuler la décision provisoire.

[64] À mon avis, cet argument ne peut être accueilli. Il ressort de ma conclusion suivant laquelle l'arrêté provisoire constitue effectivement un arrêté provisoire au sens du paragraphe 28(2) que le montant de l'ajustement de l'article 57 n'était pas définitif. Il s'agissait, suivant l'Office, d'une « estimation » et de rien de plus. L'Office « est parvenu à une décision » dans l'arrêté définitif, au terme du processus de consultation. Je tiens par ailleurs à signaler qu'on n'a pas sérieusement fait valoir que l'Office avait décidé à l'avance l'ampleur de l'ajustement. Ainsi, dans la lettre qu'il a adressée à l'Office le 30 juillet 2007, le CN a contesté l'argument de l'Office suivant lequel l'ajustement provisoire de deux dollars la tonne était conservateur et a déclaré que [TRADUCTION] « l'ajustement devrait être de l'ordre de 1,40 \$ la tonne », ce qui indique clairement que le CN s'attendait à ce que l'ajustement prévu à l'article 57 entraîne une réduction de tarifs (dossier d'appel, page 452).

L'Office a-t-il abusé de son pouvoir discrétionnaire en recevant des directives du ministre des Transports ou en déléguant ses pouvoirs à ce dernier pour rendre la décision provisoire et fixer la date de l'ajustement prévu à l'article 57?

[65] Les compagnies de chemin de fer affirment que la décision de l'Office de mettre en vigueur l'ajustement prévu à l'article 57 à compter du 1^{er} août 2007 équivalait à une délégation au ministre des Transports de l'obligation imposée à l'Office par l'article 57 de choisir une date pour l'ajustement.

[66] En réponse, l'Office fait valoir que le ministre a simplement demandé que l'ajustement soit mis en vigueur au début de la campagne agricole 2007-2008.

[67] À mon avis, le bien-fondé de l'argument des compagnies de chemin de fer n'a pas été démontré. Rien n'indique qu'en choisissant la date d'entrée en vigueur de l'ajustement prévu à l'article 57, l'Office ait fait quoi que ce soit d'autre que de tenir compte des intérêts des divers groupes dont l'article 5 de la Loi l'obligeait à tenir compte.

[68] Pour les motifs que je viens d'exposer, je suis d'avis de rejeter les appels interjetés à l'encontre de la décision provisoire.

Appel n° 3 : La décision relative aux coûts

[69] La question en litige dans cet appel est celle de savoir si l'Office a commis une erreur en refusant d'examiner les renseignements sur les coûts que le CP lui avait soumis et en décidant d'utiliser les coûts réels supportés par le CN à titre d'approximation des coûts supportés par le CP.

[70] Le CP qualifie cette question d'abus de pouvoir discrétionnaire et de défaut de permettre au CP de formuler des observations en toute connaissance de cause, de sorte que l'Office s'est rendu coupable de manquement à son obligation d'agir avec équité. Suivant le CP, la norme de contrôle applicable à cette question est celle de la décision correcte.

[71] L'Office affirme que le CP ne peut s'en prendre qu'à lui-même à cet égard puisqu'il n'a pas communiqué des données sur les coûts en une forme acceptable pour l'Office. L'Office signale par ailleurs que le CN a été en mesure de se conformer aux exigences de l'Office.

[72] À mon avis, la décision de l'Office quant au type de renseignements sur les coûts dont elle avait besoin pour procéder à l'ajustement prévu à l'article 57 est une question qui entre carrément dans son champ de compétence, et ce, que cette décision porte sur des questions de fait, un pouvoir discrétionnaire, des principes ou des questions mixtes de droit et de fait. En conséquence, j'estime qu'il faut démontrer que cette décision était déraisonnable pour justifier notre intervention.

[73] L'Office a interprété son mandat en ce qui concerne l'ajustement prévu à l'article 57 comme exigeant qu'elle établisse les coûts d'entretien réels de wagons-trémies supportés par les compagnies de chemin de fer pour le transport du grain de l'Ouest canadien. À cette fin, l'Office a demandé qu'on lui communique au plus tard le 4 juillet 2007 des renseignements sur les coûts particularisés en fonction de wagons-trémies individuels et établis en conformité avec le CUC. La réponse du CP à cette demande a été retirée lorsqu'il est devenu évident pour le CP et pour l'Office

que les renseignements communiqués par le CP en réponse à cette demande n'étaient pas fiables. Dans une lettre datée du 26 novembre 2007, l'Office a expliqué qu'elle jugeait insuffisantes les tentatives faites par le CP pour corriger ces lacunes.

[74] Le CP soutient maintenant que les demandes de renseignements de l'Office l'obligeaient à « faire l'impossible » en communiquant des renseignements qu'elle n'était pas obligée de tenir et qu'elle ne tenait effectivement pas. Cet argument est difficile à saisir et je ne le retiens pas. Le CP se serait conformé à la demande que lui a adressée l'Office en vue d'obtenir des renseignements particularisés au sujet des wagons-trémies en conformité avec le CUC. Toutefois, comme il a été démontré que ces renseignements n'étaient pas fiables, le CP s'insurge maintenant contre l'obligation qui lui était faite de les fournir. La réponse à l'argument d'impossibilité se trouve dans l'observation que le CN a été en mesure de satisfaire à la demande de renseignements de l'Office.

[75] L'incapacité du CP de donner suite à la demande de l'Office a placé celui-ci devant l'alternative d'accepter les coûts moyens soumis par le CP ou de retenir une autre méthode. L'Office a choisi d'utiliser les coûts supportés par le CN à titre d'approximation des coûts réels supportés par le CP que celui-ci n'avait pas fournis. À cet égard, je suis incapable de conclure que le choix de l'Office était déraisonnable.

[76] Le CP soutient également que l'Office n'a pas tenu compte des observations qu'il lui avait formulées dans la lettre qu'il lui avait adressée le 5 décembre 2007, de sorte que l'Office ne lui a pas accordé l'équité procédurale. À mon avis, dans cette lettre, le CP ne faisait que reprendre ses

observations antérieures et il demandait à l'Office de « réexaminer les motifs » de sa réponse précédente à la question de savoir s'il y avait lieu d'accepter les coûts du CP tels qu'ils avaient été soumis. De plus, le premier paragraphe de la décision relative aux coûts mentionne explicitement la lettre du 5 décembre 2007. Ce n'est pas parce que l'Office n'a pas accepté les observations faites par le CP dans cette lettre qu'il faut conclure que l'Office n'a pas tenu compte des observations en question.

[77] En conséquence, pour ces motifs, je suis d'avis de rejeter l'appel interjeté à l'encontre de la décision relative aux coûts.

Appel n° 4 : La décision relative à la divulgation

[78] Les questions en litige dans cet appel sont celles de savoir si l'Office a commis une erreur en ne modifiant pas la décision relative aux coûts compte tenu du fait que le CP avait exprimé son désaccord avec cette décision dans la lettre en date du 23 janvier 2008 qu'il avait adressée à l'Office, et si l'Office aurait dû divulguer au CP les renseignements qui avaient été communiqués par le CN.

[79] Pour les motifs qui ont déjà été exposés en ce qui concerne la décision relative aux coûts, je ne décèle aucune erreur de la part de l'Office pour ce qui est de sa décision de ne pas modifier la décision relative aux coûts.

[80] En ce qui concerne le refus de divulguer au CP les renseignements confidentiels communiqués par le CN, je ne trouve dans le dossier aucune demande de divulgation de ces renseignements de la part du CP. Néanmoins, le CP allègue que l'Office a commis une erreur en ne lui accordant pas la possibilité d'évaluer les renseignements communiqués par le CN.

[81] L'Office était conscient du fait que le fait de garder les coûts du CN sous le sceau du secret limiterait la capacité du CP de formuler des commentaires sur la question de savoir si les coûts du CN constituaient une approximation appropriée pour ses coûts. Pour résoudre cette question, l'Office a communiqué au CP des renseignements concernant l'évaluation des coûts que l'Office avait entreprise relativement aux données des coûts que le CN avait fournies pour l'ajustement prévu à l'article 57 et elle a permis au CP de formuler des observations au sujet de cette évaluation des coûts. Dans ces conditions, cette façon de procéder témoigne d'une tentative raisonnable de la part de l'Office de permettre au CP d'apporter un éclairage complémentaire sur cet aspect de la décision à prendre en vertu de l'article 57, et du fait que l'Office reconnaissait aussi que la difficulté dans laquelle le CP se trouvait découlait en grande partie de la propre incapacité de celui-ci à fournir les renseignements sur les coûts demandés par l'Office.

[82] En conséquence, je rejetterais pour ces motifs l'appel interjeté à l'encontre de la décision relative à la divulgation.

Appel n° 5 : La décision finale

[83] Les questions en litige dans les appels interjetés à l'encontre de la décision finale sont les suivantes :

- a) L'obligation d'effectuer l'ajustement prévu à l'article 57 « une seule fois » empêchait-il de procéder à l'ajustement à l'IPCAV effectué dans la décision finale?
- b) L'Office a-t-il commis une erreur en estimant que l'ajustement effectué à l'IPCAV en vertu de l'article 57 dans la décision finale pouvait prendre effet rétroactivement au 1^{er} août 2007?
- c) L'Office a-t-il commis une erreur en utilisant les coûts supportés par le CN à titre d'approximation des coûts réels supportés par le CP pour calculer l'ajustement prévu à l'article 57?
- d) L'Office a-t-il commis une erreur dans son calcul du montant des coûts « intégrés » et des coûts « réels » d'entretien des wagons-trémies pour l'établissement de l'ajustement prévu à l'article 57?

L'obligation d'effectuer l'ajustement prévu à l'article 57 « une seule fois » empêchait-il de procéder à l'ajustement à l'IPCAV effectué dans la décision finale?

[84] La question de l'opportunité de recourir à la procédure de l'arrêté provisoire/arrêté définitif a été examinée dans la partie des présents motifs portant sur les appels interjetés à l'encontre de la décision provisoire. Pour les motifs qui y sont énoncés, je suis d'avis que l'Office n'a commis aucune erreur qui justifierait notre intervention en adoptant cette procédure et que la décision provisoire constitue un arrêté provisoire au sens du paragraphe 28(2) de la Loi.

L'Office a-t-il commis une erreur en estimant que l'ajustement effectué à l'IPCAV en vertu de l'article 57 dans la décision finale pouvait prendre effet rétroactivement au 1^{er} août 2007?

[85] Les compagnies de chemin de fer affirment que la décision finale ne peut avoir d'effet rétroactif. En toute déférence, je ne partage pas cet avis. Cette question a été réglée, selon moi, dans l'arrêt *Bell Canada*, dans lequel le juge Gonthier écrit, à la page 1752 :

Je suis d'accord avec le juge Hugessen et les motifs rédigés par le juge Laycraft dans l'affaire *Re Coseka* où ce dernier a fait un examen minutieux des décisions antérieures. Le régime juridique de la *Loi sur les chemins de fer* et de la *Loi sur les transports nationaux* est tel que l'une des différences entre les ordonnances provisoires et définitives doit être que les décisions provisoires peuvent être révisées et modifiées rétroactivement dans une décision finale. Il relève de la nature même des ordonnances provisoires que leur effet ainsi que toute divergence entre une ordonnance provisoire et une ordonnance définitive peuvent être révisés et corrigés dans l'ordonnance définitive. Je m'empresse d'ajouter que les mots « de plus amples instructions » ne comportent en soi aucun sens magique ni rétroactif. En vertu de la *Loi sur les chemins de fer* et de la *Loi sur les transports nationaux*, les ordonnances définitives sont également sujettes à « de plus amples instructions [prospectives] ». C'est le caractère provisoire de l'ordonnance qui la rend sujette à de plus amples instructions rétroactives.

[86] Comme j'estime que la décision provisoire est un arrêté provisoire au sens du paragraphe 28(2) de la Loi, il s'ensuit que la décision finale doit être considérée comme l'aboutissement normal de la procédure de l'arrêté provisoire/arrêté définitif. En conséquence, la décision finale a pour effet de modifier rétroactivement la décision provisoire, de sorte que l'IPCAV qui a été établi dans la décision finale prend effet le 1^{er} août 2007.

L'Office a-t-il commis une erreur en utilisant les coûts supportés par le CN à titre d'approximation des coûts réels supportés par le CP pour calculer l'ajustement prévu à l'article 57?

[87] Cette question, qui a été soulevée par le CN dans son appel de la décision finale, a été examinée dans la partie des présents motifs portant sur la décision relative aux coûts. Pour les motifs qui y sont énoncés, je suis d'avis que l'Office n'a commis aucune erreur qui justifierait notre intervention en utilisant les coûts supportés par le CN à titre d'approximation des coûts réels supportés par le CP.

L'Office a-t-il commis une erreur dans son calcul du montant des coûts « intégrés » et des coûts « réels » d'entretien des wagons-trémies pour l'établissement de l'ajustement prévu à l'article 57?

[88] Les compagnies de chemin de fer signalent trois points sur lesquels ils estiment que l'Office s'est trompé dans son calcul des coûts « intégrés » et des coûts « réels » d'entretien des wagons-trémies des compagnies de chemin de fer pour l'établissement de l'ajustement prévu à l'article 57. Ces points concernent en particulier le bien-fondé des conclusions tirées par l'Office relativement :

- a) à l'élément des coûts « intégrés » et des coûts « réels » d'entretien des wagons-trémies qui se rapportent aux contributions aux coûts constants;
- b) à la durée d'un tonnage par rapport aux coûts en ce qui concerne la campagne agricole 2007-2008 qui constituait un élément de la méthode d'ajustement de l'IPCAV établi par l'Office;
- c) à la plage d'années retenue par l'Office pour l'examen des dépenses des compagnies de chemin de fer (2004, 2005 et 2006 uniquement) pour calculer les coûts « réels »

d'entretien des wagons-trémies des compagnies de chemin de fer pour la campagne agricole 2007-2008.

[89] À mon avis, ces conclusions font partie intégrante de l'établissement du type de coûts inhérents au calcul de l'ajustement prévu à l'article 57. Elles relèvent donc carrément de la compétence de l'Office en tant que conclusions de fait ou conclusions mixtes de fait et de droit qui donnent lieu à une norme de contrôle qui appelle un degré de retenue judiciaire élevé. À mon avis, les compagnies de chemin de fer n'ont pas démontré que les conclusions tirées par l'Office sur ces trois questions sont déraisonnables. Je ne suis donc pas disposé à intervenir relativement à l'une ou l'autre de ces questions.

[90] En conséquence, pour les motifs que j'ai exposés, je suis d'avis de rejeter l'appel interjeté à l'encontre de la décision finale.

Appel n° 6 : La décision relative à l'IPCAV pour 2008-2009

[91] Le CP conteste la décision relative à l'IPCAV pour 2008-2009 au motif que l'IPCAV établi pour la campagne agricole 2008-2009 était calculé d'après l'IPCAV qui avait été calculé dans la décision finale, décision dont l'exécution avait été suspendue. Comme je suis d'avis qu'il convient de confirmer la décision finale, l'IPCAV fixé pour 2008-2009 doit pareillement être confirmé. Je suis par conséquent d'avis de rejeter l'appel interjeté à l'encontre de la décision relative à l'IPCAV pour 2008-2009.

DISPOSITIF

[92] Pour les motifs qui précèdent, je suis d'avis de rejeter tous les appels et de n'accorder qu'un seul mémoire de dépens. Une copie des présents motifs sera versée dans les dossiers A-546-07, A-250-08, A-42-08, A-225-08, A-224-08 et A-400-08.

« C. Michael Ryer »

j.c.a.

« Je suis d'accord.

J. Edgar Sexton, j.c.a. »

« Je suis d'accord.

Pierre Blais, j.c.a. »

Traduction certifiée conforme
Sandra de Azevedo, LL.B.

COUR D'APPEL FÉDÉRALE
AVOCATS INSCRITS AU DOSSIER

DOSSIER : A-546-07

INTITULÉ : COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER
NATIONAUX DU CANADA
appelante
et
OFFICE DES TRANSPORTS DU
CANADA
intimé

LIEU DE L'AUDIENCE : Winnipeg (Manitoba)

DATE DE L'AUDIENCE : Le 15 octobre 2008

MOTIFS DU JUGEMENT : LE JUGE RYER

Y ONT SOUSCRIT : LE JUGE SEXTON
LE JUGE BLAIS

DATE DES MOTIFS : Le 24 novembre 2008

COMPARUTIONS :

W.J. Kenny, c.r.
Darin Hannaford
POUR L'APPELANTE

Glenn Hector
POUR L'INTIMÉ

AVOCATS INSCRITS AU DOSSIER :

Miller Thomson s.r.l.
Edmonton (Alberta)
POUR L'APPELANTE

OFFICE DES TRANSPORTS DU CANADA
Ottawa (Ontario)
POUR L'INTIMÉ

COUR D'APPEL FÉDÉRALE

AVOCATS INSCRITS AU DOSSIER

DOSSIER : A-42-08

INTITULÉ : COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER
CANADIEN PACIFIQUE
appelante
et
OFFICE DES TRANSPORTS DU
CANADA et
LE PROCUREUR GÉNÉRAL DU
CANADA
intimés

LIEU DE L'AUDIENCE : Winnipeg (Manitoba)

DATE DE L'AUDIENCE : Le 15 octobre 2008

MOTIFS DU JUGEMENT : LE JUGE RYER

Y ONT SOUSCRIT : LE JUGE SEXTON
LE JUGE BLAIS

DATE DES MOTIFS : Le 24 novembre 2008

COMPARUTIONS :

Glen H. Poelman
Ryan C. Penner

POUR L'APPELANTE

Glenn Hector

POUR L'INTIMÉ OFFICE DES
TRANSPORTS DU CANADA

AVOCATS INSCRITS AU DOSSIER :

Macleod Dixon s.r.l.
Calgary (Alberta)

POUR L'APPELANTE

OFFICE DES TRANSPORTS DU CANADA
Ottawa (Ontario)

POUR L'INTIMÉ OFFICE DES
TRANSPORTS DU CANADA

COUR D'APPEL FÉDÉRALE

AVOCATS INSCRITS AU DOSSIER

DOSSIER : A-224-08

INTITULÉ : COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER
CANADIEN PACIFIQUE
appelante
et
OFFICE DES TRANSPORTS DU
CANADA et
LE PROCUREUR GÉNÉRAL DU
CANADA
intimés

LIEU DE L'AUDIENCE : Winnipeg (Manitoba)

DATE DE L'AUDIENCE : Le 15 octobre 2008

MOTIFS DU JUGEMENT : LE JUGE RYER

Y ONT SOUSCRIT : LE JUGE SEXTON
LE JUGE BLAIS

DATE DES MOTIFS : Le 24 novembre 2008

COMPARUTIONS :

Glen H. Poelman
Ryan C. Penner

POUR L'APPELANTE

Glenn Hector

POUR L'INTIMÉ OFFICE DES
TRANSPORTS DU CANADA

AVOCATS INSCRITS AU DOSSIER :

Macleod Dixon s.r.l.
Calgary (Alberta)

POUR L'APPELANTE

OFFICE DES TRANSPORTS DU CANADA
Ottawa (Ontario)

POUR L'INTIMÉ OFFICE DES
TRANSPORTS DU CANADA

COUR D'APPEL FÉDÉRALE

AVOCATS INSCRITS AU DOSSIER

DOSSIER : A-225-08

INTITULÉ : Compagnie de chemin de fer Canadien
Pacifique
appelante
et
OFFICE DES TRANSPORTS DU
CANADA et
LE PROCUREUR GÉNÉRAL DU
CANADA
intimés

LIEU DE L'AUDIENCE : Winnipeg (Manitoba)

DATE DE L'AUDIENCE : Le 15 octobre 2008

MOTIFS DU JUGEMENT : LE JUGE RYER

Y ONT SOUSCRIT : LE JUGE SEXTON
LE JUGE BLAIS

DATE DES MOTIFS : Le 24 novembre 2008

COMPARUTIONS :

Glen H. Poelman
Ryan C. Penner

POUR L'APPELANTE

Glenn Hector

POUR L'INTIMÉ OFFICE DES
TRANSPORTS DU CANADA

AVOCATS INSCRITS AU DOSSIER :

Macleod Dixon s.r.l.
Calgary (Alberta)

POUR L'APPELANTE

OFFICE DES TRANSPORTS DU CANADA
Ottawa (Ontario)

POUR L'INTIMÉ OFFICE DES
TRANSPORTS DU CANADA

COUR D'APPEL FÉDÉRALE

AVOCATS INSCRITS AU DOSSIER

DOSSIER : A-250-08

INTITULÉ : COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER
NATIONAUX DU CANADA
appelante
et
OFFICE DES TRANSPORTS DU
CANADA et
PROCUREUR GÉNÉRAL DU CANADA
intimés

LIEU DE L'AUDIENCE : Winnipeg (Manitoba)

DATE DE L'AUDIENCE : Le 15 octobre 2008

MOTIFS DU JUGEMENT : LE JUGE RYER

Y ONT SOUSCRIT : LE JUGE SEXTON
LE JUGE BLAIS

DATE DES MOTIFS : Le 24 novembre 2008

COMPARUTIONS :

W.J. Kenny, c.r.
Darin Hannaford

POUR L'APPELANTE

Glenn Hector

POUR L'INTIMÉ OFFICE DES
TRANSPORTS DU CANADA

AVOCATS INSCRITS AU DOSSIER :

Miller Thomson s.r.l.
Edmonton (Alberta)

POUR L'APPELANTE

OFFICE DES TRANSPORTS DU CANADA
Ottawa (Ontario)

POUR L'INTIMÉ OFFICE DES
TRANSPORTS DU CANADA

COUR D'APPEL FÉDÉRALE

AVOCATS INSCRITS AU DOSSIER

DOSSIER : A-400-08

INTITULÉ : COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER
CANADIEN PACIFIQUE
appelante
et
OFFICE DES TRANSPORTS DU
CANADA et
LE PROCUREUR GÉNÉRAL DU
CANADA
intimés

LIEU DE L'AUDIENCE : Winnipeg (Manitoba)

DATE DE L'AUDIENCE : Le 15 octobre 2008

MOTIFS DU JUGEMENT : LE JUGE RYER

Y ONT SOUSCRIT : LE JUGE SEXTON
LE JUGE BLAIS

DATE DES MOTIFS : Le 24 novembre 2008

COMPARUTIONS :

Glen H. Poelman
Ryan C. Penner
POUR L'APPELANTE

Glenn Hector
POUR L'INTIMÉ OFFICE DES
TRANSPORTS DU CANADA

AVOCATS INSCRITS AU DOSSIER :

Macleod Dixon s.r.l.
Calgary (Alberta)
POUR L'APPELANTE

OFFICE DES TRANSPORTS DU CANADA
Ottawa (Ontario)
POUR L'INTIMÉ OFFICE DES
TRANSPORTS DU CANADA