

**Date : 20070411**

**Dossier : T-1744-05**

**Référence : 2007 CF 371**

**Ottawa (Ontario), le 11 avril 2007**

**En présence de monsieur le juge Kelen**

**ENTRE :**

**COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA**

**demanderesse**

**et**

**WESTERN CANADIAN COAL CORPORATION**

**défenderesse**

**et**

**PROCUREUR GÉNÉRAL DU CANADA et  
PROCUREUR GÉNÉRAL DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE**

**intervenants**

**MOTIFS DU JUGEMENT ET JUGEMENT**

[1] Dans la présente demande de contrôle judiciaire d'une décision d'un arbitre, la Cour doit décider si l'équité procédurale imposée par l'alinéa 2e) de la *Déclaration canadienne des droits*, L. C. 1960, ch. 44 [reproduite dans L.R.C. 1985, app. III], s'applique au régime d'arbitrage (l'arbitrage) prévu par le législateur aux articles 159 à 169 de la *Loi sur les transports au Canada*, L.C. 1996, ch. 10 (la Loi). La demanderesse, la Compagnie des chemins de fer nationaux du

Canada, soutient que le régime d'arbitrage l'a privée du droit à une audition impartiale de sa cause, selon les principes de justice fondamentale, suivant la *Déclaration canadienne des droits* pour les raisons suivantes :

1. Le délai rapide prévu pour le dépôt de documents et pour la réponse à un avis d'arbitrage n'accorde pas à la demanderesse suffisamment de temps pour préparer sa cause ou pour connaître la preuve qu'elle doit réfuter.
2. La Loi ne prévoit aucun critère juridique intelligible devant être appliqué par l'arbitre lorsqu'il rend sa décision.
3. La Loi prive la demanderesse d'un accès aux motifs de la décision de l'arbitre.

## **LES PARTIES**

[2] La défenderesse, Western Canadian Coal Corporation (WCCC), est une société ouverte qui exploite une mine de charbon, la Dillon Coal Mine, dans le nord-est de la Colombie-Britannique.

WCCC expédie son charbon à des clients sur les marchés d'outre-mer. La société dépend totalement du service ferroviaire pour le transport du charbon de la Dillon Mine aux terminaux de Prince Rupert, en Colombie-Britannique, où le charbon est chargé sur des navires. La Dillon Mine n'a commencé sa production qu'en 2004.

[3] La demanderesse, la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (le CN), a acquis la société BC Rail en 2004 et elle est la seule ligne ferroviaire desservant la région de la Dillon Mine.

[4] Le procureur général du Canada et le procureur général de la Colombie-Britannique sont intervenus pour appuyer la position de WCCC, et ils soutiennent que la *Déclaration canadienne des droits* ne s'applique pas au régime d'arbitrage prévu par la Loi et, subsidiairement, qu'elle ne prive pas une personne du droit à une audition impartiale de sa cause, selon les principes de justice fondamentale, comme l'exige l'alinéa 2e) de la *Déclaration canadienne des droits*.

### **Le régime d'arbitrage**

[5] En 1987, le législateur a déréglementé les prix du transport ferroviaire de marchandises et a mis en application des dispositions conçues de façon à faciliter le règlement des différends survenant entre des transporteurs et des expéditeurs quant aux prix et aux services. L'arbitrage, qui est exposé à la partie IV de la Loi, prévoit que les impasses à cet égard sont réglées par un arbitre ou par une formation de trois arbitres.

[6] La Cour d'appel fédérale a examiné le régime d'arbitrage que j'expose en paraphrasant de la façon suivante :

1. les dispositions à l'égard de l'arbitrage visent à régler les différends en matière de relations contractuelles de nature commerciale entre des expéditeurs et des transporteurs ferroviaires;
2. le régime d'arbitrage met en œuvre un recours à un arbitre pour un différend qui survient entre des entreprises privées;
3. le régime d'arbitrage fait partie du régime législatif choisi par le législateur pour réglementer les prix du transport de marchandises sans que les autorités gouvernementales interviennent;

4. l'arbitrage est un règlement de différends contractuels rapide, simple et hors cour (voir *Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada c. Canada (Office national des transports)*, [1996] 1 C.F. 355 (C.A.F.)).

[7] Un expéditeur peut demander l'arbitrage si un contrat avec un transporteur ne peut pas être négocié. L'expéditeur demande l'arbitrage en déposant auprès de l'Office national des transports, à titre confidentiel, la « dernière offre » de l'expéditeur. Le transporteur dépose alors sa dernière offre. Les deux offres sont ensuite montrées aux parties. L'arbitre doit choisir une des offres après que, au soutien de leurs offres, les parties ont procédé à un échange de renseignements, à des interrogatoires, à des réponses aux interrogatoires, et s'il y a lieu ont déposé de la contre-preuve, de la preuve et des observations lors d'une audition devant l'arbitre. Ainsi, l'arbitrage lorsqu'il s'agit d'une dernière offre, n'est pas comme un arbitrage ordinaire lors duquel les parties s'entendent pour soumettre le différend à un arbitre. Dans les arbitrages ordinaires, l'arbitre décide du montant raisonnable pour le contrat.

[8] Étant donné que l'arbitrage écarte la possibilité pour l'arbitre de choisir une position de compromis entre les deux offres, la façon selon laquelle l'arbitrage est conçu encourage les parties à régler le différend au moyen de leurs propres négociations.

[9] Le processus d'arbitrage impose une discipline aux parties en les incitant à présenter des offres modérées parce que plus la position d'une partie est extrême, plus grande est la probabilité que l'arbitre choisisse la dernière offre de l'autre partie. La décision d'arbitrage ne s'applique qu'aux contrats d'un an ou moins. Par conséquent, il doit être utilisé comme une mesure palliative visant à permettre aux parties de mener leurs affaires avec efficacité et certitude suivant la *Loi de*

*1987 sur les transports nationaux*, qui a établi l'arbitrage comme une mesure visant à accroître le pouvoir de négociations des expéditeurs, en particulier des expéditeurs captifs qui sont desservis par une seule ligne ferroviaire et qui n'ont aucune autre possibilité de services de transport. La Loi prévoit que le processus d'arbitrage doit être achevé dans les 60 jours de son déclenchement et que l'arbitre n'énonce pas de motifs quant à son choix de l'une ou l'autre des offres, à moins que les deux parties le demandent. La Loi prévoit qu'une décision rendue à la suite d'un arbitrage sera définitive et obligatoire et qu'il n'y a pas d'appel sauf le contrôle judiciaire.

#### **LE CONTEXTE FACTUEL**

[10] En 2004, WCCC a entamé des négociations avec le CN quant à des prix et à des conditions à l'égard du transport de charbon de la Dillon Mine. En septembre 2004, le CN a demandé à WCCC de payer à l'avance le coût des immobilisations pour les mises à niveau nécessaires pour que le CN transporte le charbon de la mine de WCCC. WCCC a refusé les conditions à cet égard en septembre 2004 et a soulevé la possibilité d'un arbitrage.

[11] Étant donné qu'aucune entente n'a pu être conclue, WCCC a signé un contrat de sept mois avec le CN pour la période du 1<sup>er</sup> décembre 2004 au 30 juin 2005. WCCC a adopté la position voulant que les prix facturés étaient excessifs, mais qu'elle n'avait pas d'autre choix que d'expédier son charbon à ces prix étant donné que le CN était le seul fournisseur de service, et que WCCC avait pris des engagements envers des clients. À la suite du contrat de décembre, des négociations ont été entamées en vue de la conclusion d'un nouveau contrat de transport par voie ferrée. Étant donné que les négociations ont échoué, WCCC a signifié le 23 juin 2005 un avis de son intention de

procéder par arbitrage à l'égard des prix du transport ferroviaire et d'autres conditions du service ferroviaire.

### **Les mesures et les délais d'exécution du présent arbitrage**

[12] Les articles 159 à 169 de la Loi énumèrent les mesures et les délais d'exécution de l'arbitrage. La défenderesse a présenté le résumé qui suit quant aux huit étapes de l'arbitrage dans la présente affaire :

1. Un avis de l'intention de soumettre la question à l'arbitrage doit être envoyé par l'expéditeur au transporteur au moins cinq jours avant que la question soit soumise à l'Office.  
(paragraphe 161(3))

**Dans l'arbitrage devant M. Roberts, un avis d'intention a été signifié le 23 juin 2005.**

2. La demande d'arbitrage contenant la dernière offre de l'expéditeur sans mention de sommes d'argent est déposée auprès de l'Office et est signifiée à la compagnie de chemins de fer (alinéa 161(2)a)).

**Dans l'arbitrage devant M. Roberts, la demande d'arbitrage contenant la dernière offre de l'expéditeur sans mention de sommes d'argent a été déposée auprès de l'Office le 2 juillet 2005.**

3. Dans les 10 jours après le dépôt de la demande d'arbitrage, l'expéditeur et la compagnie de chemins de fer déposent chacun auprès de l'Office leur dernière offre en y incluant la mention de sommes d'argent (article 161.1). L'Office communique à chaque partie la dernière offre de l'autre partie.

**Dans l'arbitrage devant M. Roberts, la dernière offre de chaque partie avec mention de sommes d'argent a été déposée le 12 juillet 2005.**

4. Dans les cinq jours de la réception des dernières offres incluant la mention de sommes d'argent, l'Office renvoie la question à un arbitre (paragraphe 162(1))

**Dans l'arbitrage devant M. Roberts, l'Office a renvoyé la question à un arbitre le 18 juillet 2005.**

5. Dans les 15 jours de la nomination de l'arbitre, les parties s'échangent les renseignements qu'elles ont l'intention de présenter à l'appui de leurs dernières offres (paragraphe 163(3)).

**Dans l'arbitrage devant M. Roberts, les parties ont échangé les renseignements qu'elles avaient l'intention de présenter à l'appui de leurs dernières offres le 2 août 2005.**

6. Dans les sept jours suivant l'échange de renseignements, chaque partie peut adresser à l'autre des interrogatoires écrits (paragraphe 163(4)).

**Dans l'arbitrage devant M. Roberts, les parties ont adressé des interrogatoires à l'autre partie le 9 août 2005.**

7. Dans les 15 jours suivant la réception des interrogatoires, les parties s'échangent leurs réponses aux interrogatoires (paragraphe 163(4)).

**Dans l'arbitrage devant M. Roberts, les parties ont échangé les réponses aux interrogatoires le 24 août 2005.**

8. Sauf accord à l'effet contraire entre les parties, la décision de l'arbitre est rendue dans les 60 jours suivant le dépôt de la demande d'arbitrage (alinéa 165(2)b)).

**Dans l'arbitrage devant M. Roberts, l'audience a eu lieu les 30 et 31 août et les 1<sup>er</sup> et 2 septembre 2005. La décision de l'arbitre a été rendue le 6 septembre 2005.**

[13] Par une lettre datée du 13 septembre 2005, le CN a sollicité l'accord de WCCC conformément au paragraphe 165(5) de la Loi pour demander à l'arbitre les motifs de sa décision datée du 6 septembre 2005. Par une lettre datée du même jour, WCCC a refusé de donner son accord à la demande présentée par la demanderesse en vue d'obtenir les motifs.

#### **LES TEXTES DE LOI PERTINENTS**

[14] Les textes de lois pertinents quant à la présente demande sont les suivants :

1. la *Loi sur les transports au Canada*, L.C. 1996, ch. 10;
2. la *Déclaration canadienne des droits*, L.C. 1960, ch. 44 [reproduite dans L.R.C. 1985, app. III].

Les extraits pertinents de ces lois sont reproduits à l'annexe « A » des présents motifs.

## LES QUESTIONS EN LITIGE

[15] Les questions en litige soulevées dans la présente demande sont les suivantes :

1. L'alinéa 2e) de la *Déclaration canadienne des droits* s'applique-t-il au processus décisionnel de l'arbitrage?
2. Le processus d'arbitrage établi suivant les articles 159 à 169 de la Loi est-il incompatible avec l'alinéa 2e) de la *Déclaration canadienne des droits* du fait qu'il n'accorde pas à la demanderesse le temps voulu pour préparer sa cause ou pour connaître la preuve qu'elle doit réfuter?
3. Les articles de la Loi qui portent sur l'arbitrage sont-ils incompatibles avec l'alinéa 2e) de la *Déclaration canadienne des droits* du fait qu'ils ne prévoient aucun critère juridique devant être appliqué par un arbitre pour rendre sa décision?
4. Le paragraphe 165(4) de la Loi est-il incompatible avec l'alinéa 2e) de la *Déclaration canadienne des droits* du fait qu'il refuse à la demanderesse l'accès aux motifs de la décision de l'arbitre?

## LA NORME DE CONTRÔLE

[16] Toutes les objections soulevées dans la présente demande portent sur des questions d'équité procédurale. La Cour suprême du Canada a tranché que les questions d'équité procédurale ou de justice naturelle sont assujetties à la norme de la décision correcte : *Ellis-Don Ltd. c. Ontario (Commission des relations de travail)*, [2001] 1 R.C.S. 221, au paragraphe 65. Si on conclut qu'il y a eu un manquement à l'obligation d'équité, la décision doit être annulée : voir par exemple, *Congrégation des témoins de Jéhovah de St-Jérôme-Lafontaine c. Lafontaine (Village)*, [2004] 2 R.C.S. 650, à la page 665.



## L'ANALYSE

### **Première question en litige : L'alinéa 2e) de la Déclaration canadienne des droits s'applique-t-il au processus décisionnel de l'arbitre?**

[17] Avant de traiter des prétendus manquements au droit à une audition impartiale selon les principes de justice fondamentale soulevés dans la présente demande, il est nécessaire d'établir si l'alinéa 2e) de la *Déclaration canadienne des droits* s'applique au processus décisionnel de l'arbitre.

L'alinéa 2e) est rédigé comme suit :

#### **Interprétation de la législation**

2. Toute loi du Canada, à moins qu'une loi du Parlement du Canada ne déclare expressément qu'elle s'appliquera nonobstant la *Déclaration canadienne des droits*, doit s'interpréter et s'appliquer de manière à ne pas supprimer, restreindre ou enfreindre l'un quelconque des droits ou des libertés reconnus et déclarés aux présentes, ni à en autoriser la suppression, la diminution ou la transgression, et en particulier, nulle loi du Canada ne doit s'interpréter ni s'appliquer comme [...]

e) privant une personne du droit à une audition impartiale de sa cause, selon les principes de justice fondamentale, pour la définition de ses droits et obligations;

#### **Construction of law**

2. Every law of Canada shall, unless it is expressly declared by an Act of the Parliament of Canada that it shall operate notwithstanding the *Canadian Bill of Rights*, be so construed and applied as not to abrogate, abridge or infringe or to authorize the abrogation, abridgment or infringement of any of the rights or freedoms herein recognized and declared, and in particular, no law of Canada shall be construed or applied so as to [...]

(e) deprive a person of the right to a fair hearing in accordance with the principles of fundamental justice for the determination of his rights and obligations;

[18] La *Déclaration canadienne des droits* a été adoptée en 1960 le gouvernement Diefenbaker en tant que loi ordinaire du Parlement fédéral ayant une application seulement quant aux lois fédérales. La *Déclaration canadienne des droits* a perdu une grande partie de son importance en 1982 en raison de l'adoption de la *Charte canadienne des droits et libertés* étant donné que la

plupart des droits et libertés garantis par la *Déclaration canadienne des droits* sont maintenant garantis par la Charte.

[19] Deux dispositions de la *Déclaration canadienne des droits* ne sont pas reprises dans la Charte, à savoir : la disposition visant « l'application régulière de la loi », à l'alinéa 1a), qui s'étend à protection des biens, et la garantie prévue à l'alinéa 2e) visant une audition impartiale pour la définition des droits et obligations. Ces deux dispositions vont au-delà des garanties de la Charte et continuent à être des contraintes applicables quant aux activités du gouvernement fédéral. Voir l'ouvrage de Peter W. Gogg, *Constitutional Law of Canada*, Toronto: Carswell, édition à feuilles mobiles, à 32-2.

[20] Dans l'arrêt *Hogan c. La Reine*, [1975] R.C.S. 282, aux pages 294 et 295, le juge Laskin (devenu plus tard juge en chef) a décrit la *Déclaration canadienne des droits* de la façon suivante : « La *Déclaration canadienne des droits* est à mi-chemin entre un système fondé uniquement sur la Common Law et un système constitutionnel; on peut à juste titre la décrire comme un document quasi constitutionnel ». La description de la *Déclaration canadienne des droits* comme une « loi quasi constitutionnelle » a été confirmée dans l'arrêt de la Cour suprême du Canada *Bell Canada c. Association canadienne des employés de téléphone*, [2003] 1 R.C.S. 884, au paragraphe 28.

[21] Plus récemment, la Cour suprême du Canada a appliqué la *Déclaration canadienne des droits* dans l'arrêt *Authorson c. Canada (Procureur général)*, [2003] 2 R.C.S. 40, dans lequel un groupe d'anciens combattants invalides soutenaient avoir été privés de l'application régulière de la

loi en raison de l'adoption d'une loi fédérale qui rendait irrecevable toute demande visant les intérêts payables sur des comptes de pension pour la période antérieure à 1990. Dans l'arrêt *Authorson*, les anciens combattants n'ont pas eu gain de cause parce que la Cour suprême a déclaré que l'alinéa 2e) ne s'appliquait pas au processus législatif lui-même. Les anciens combattants n'avaient pas droit à une « audition impartiale » par le Parlement avant que leurs biens fassent l'objet d'une expropriation par suite de l'adoption d'une loi. Les commentaires de la Cour suprême à l'égard de la *Déclaration canadienne des droits*, énoncés par le juge Major, fournissent une orientation utile :

10 La *Déclaration canadienne des droits* est une loi fédérale qui rend inopérante toute loi fédérale incompatible avec les garanties qu'elle prévoit. [...]

[...]

32 En cas de conflit entre une loi fédérale et les garanties établies dans la *Déclaration canadienne des droits*, celle-ci s'applique et rend la loi incompatible inopérante, à moins que cette loi ne déclare expressément qu'elle s'applique nonobstant la *Déclaration canadienne des droits*, comme l'exige l'art. 2. Voir l'arrêt *R. c. Drybones*, [1970] R.C.S. 282 [...].

[...]

34 De nombreuses garanties établies dans la *Déclaration canadienne des droits* ont accédé au rang de garanties constitutionnelles lorsque la Constitution a été modifiée et que la *Charte* est entrée en vigueur en 1982. Toutefois, la *Déclaration canadienne des droits* prévoit deux garanties que la *Charte* n'accorde pas expressément. L'alinéa 1a) garantit à tout individu la jouissance de ses biens, dont il ne peut être privé que par l'application régulière de la loi. L'alinéa 2e) garantit à chacun une audition impartiale, selon les principes de justice fondamentale, pour la définition de ses droits et obligations. Ces deux dispositions sont au cœur du présent pourvoi.

[Non souligné dans l'original.]

[22] En matière d'interprétation des lois, quatre conditions de base doivent être remplies pour que l'alinéa 2e) s'applique à l'égard de la décision de l'arbitre :

1. le demandeur doit être une « personne » au sens de l'alinéa 2e);
2. le processus d'arbitrage doit constituer une « audition [...] pour la définition [des] droits et obligations [du demandeur] »;
3. il doit être conclu que le processus d'arbitrage enfreint « les principes de justice fondamentale »;
4. le prétendu défaut dans le processus d'arbitrage doit résulter d'une « loi du Canada » à l'égard de laquelle il n'a pas été expressément déclaré qu'elle s'appliquera nonobstant la *Déclaration canadienne des droits*.

### **Première condition**

[23] Aucune controverse ne résulte de la première de ces conditions. En tant que société, la demanderesse a le droit aux avantages prévues par l'alinéa 2e) : voir *Canada (Procureur général) c. Central Cartage Co.*, [1990] 2 C.F. 641; 71 D.L.R. (4th) 253; 109 N.R. 357; 45 Admin. L.R. 1 (C.A.F.), au paragraphe 32; voir l'ouvrage de D.J.M. Brown, c.r. et J.M. Evans (l'honorable juge), *Judicial Review of Administrative Action in Canada*, Toronto: Canvasback, 2004, aux pages 8 à 31.

### **Deuxième condition**

[24] La deuxième condition est que le processus d'arbitrage constitue une « audition [...] pour la définition [des] droits et obligations [du demandeur] ». La défenderesse soutient que le processus d'arbitrage n'accorde pas de droits à la demanderesse et ne lui impose pas d'obligations et qu'il n'est pas donc visé par la portée de l'alinéa 2e).

[25] À mon avis, le processus d'arbitrage contesté est un processus qui définit les droits et obligations des parties en cause. Notamment, l'arbitre a la tâche de définir les obligations de la demanderesse, à savoir l'obligation de fournir un service de transport de marchandises à titre de transporteur, les conditions associées au service et le prix qui lui sera payé pour la fourniture du service.

[26] En 2003, la Cour d'appel du Québec a conclu dans l'arrêt *Air Canada c. Canada (Procureure générale)* (2003), 222 D.L.R. (4th) 385, que la *Déclaration canadienne des droits* protège les droits et obligations de nature purement économique qui sont touchés par une loi du Canada. Par conséquent, la partie concernée a le droit à une audition impartiale selon les principes de justice fondamentale. La Cour d'appel a déclaré ce qui suit :

¶40 A priori, la procureure générale du Canada (intimée) nie qu'Air Canada puisse invoquer la Déclaration canadienne. Elle soutient que cette loi est désuète et que, de façon générale, les tribunaux se refusent de l'utiliser pour invalider des lois adoptées postérieurement. L'intimée ajoute qu'on ne sait pas quel est le droit d'Air Canada qui serait violé et qu'il est loin d'être accepté que l'article 2e) de la Déclaration canadienne protège des droits de nature purement économique.

¶41 Je ne partage pas cette approche restrictive de l'intimée qui a pour effet de stériliser à toutes fins utiles la Déclaration canadienne. [...]

[...]

¶49 Pour avoir droit à la protection de l'article 2e), une partie n'a pas nécessairement à invoquer un droit fondamental. Dès que ses droits et ses obligations au sens large sont affectés, elle a droit à « une audition impartiale de sa cause ».

[27] La défenderesse soutient que le processus d'arbitrage ne fait que régler les différends de nature privée et commerciale entre les parties. À mon avis, la nature unique du régime d'arbitrage imposé par la loi fait qu'il est distinct de l'arbitrage commercial ordinaire. Il ne s'agit pas d'une situation dans laquelle les parties consentent de plein gré à régler leur différend au moyen de l'arbitrage ou consentent à ce que les conditions de leur contrat soient définies par l'arbitre. Je définirais plutôt le processus comme un processus dans lequel un contrat est, en fait, formé dès que la question est soumise à l'Office par l'expéditeur pour un renvoi à l'arbitrage. À ce moment, le transporteur est lié par les conditions de l'offre, quelle que soit, que l'arbitre choisira – une obligation qui lui est imposée par la loi.

[28] La décision de l'arbitre n'est pas comme l'octroi d'un simple « privilège » comme la citoyenneté ou un permis discrétionnaire, auquel l'alinéa 2e) a été déclaré inapplicable : voir *Dowhopoluk c. Martin*, [1972] 1 O.R. 311 (H.C.J. Ont.); *McCaud, Ex p.*, [1970] 1 O.R. 772 (H.C.J. Ont.). Comme il en sera traité plus en détail ci-après, l'article 5 de la Loi énonce certains objectifs dont un arbitre doit tenir compte lorsqu'il rend sa décision. À mon avis, le régime de l'arbitrage entraîne « l'application de la loi à des situations individuelles dans une instance tenue devant une cour de justice, un tribunal administratif ou un organisme semblable » et par conséquent donne lieu aux protections de l'alinéa 2e) de la *Déclaration canadienne des droits* : *Authorson c. Canada (Procureur général)*, précité, au paragraphe 61.

### **Quatrième condition**

[29] La troisième condition est examinée ci-après dans les questions en litige 2, 3 et 4. La dernière condition est que le défaut donnant lieu à l'incompatibilité avec l'alinéa 2e) doit résulter de l'application d'une « loi du Canada » à l'égard de laquelle il n'a pas été déclaré expressément qu'elle s'applique nonobstant la *Déclaration canadienne des droits*. Je rejette la prétention de la défenderesse selon laquelle la nature privée du différend entre les parties indique que l'arbitrage ne comporte pas une mesure gouvernementale nécessaire pour qu'il soit visé par la portée de la *Déclaration canadienne des droits*. Les articles 159 à 169 de la Loi constituent le fondement juridique du régime de l'arbitrage. Le Parlement du Canada a imposé la participation au processus d'arbitrage et l'obligation de se conformer à son résultat; par conséquent, les protections prévues à l'alinéa 2e) s'appliquent.

[30] Je conclus donc que l'alinéa 2e) s'applique à l'égard du processus décisionnel de l'arbitre.

**Deuxième question en litige :**                    **Le processus d'arbitrage établi suivant les articles 159 et 169 de la Loi est-il incompatible avec l'alinéa 2e) de la *Déclaration canadienne des droits* du fait qu'il n'accorde pas à la demanderesse le temps voulu pour préparer sa cause ou pour connaître la preuve qu'elle doit réfuter?**

[31] La demanderesse soutient que divers aspects du régime d'arbitrage ont pour effet de la priver de la possibilité de préparer adéquatement sa cause et de connaître la preuve qu'elle doit réfuter. La demanderesse conteste notamment les caractéristiques suivantes du régime d'arbitrage qui, selon ce qu'elle soutient, causent un préjudice injuste et constituent une violation de l'alinéa 2e) de la *Déclaration canadienne des droits* :

1. L'alinéa 161(2)a) prévoit qu'est exclu, pendant les 10 jours suivant la dernière offre de l'expéditeur, le montant qu'il est disposé à payer pour le service de transport contenu dans l'offre. Par conséquent, le transporteur doit répondre à la dernière offre de l'expéditeur sans connaître le montant que l'expéditeur est disposé à payer;
2. la Loi ne prévoit pas la communication par l'expéditeur de ses observations initiales quant aux faits et aux moyens de droit sur lesquels il entend se fonder au soutien de son offre. Par conséquent, le transporteur doit répondre à la dernière offre de l'expéditeur sans connaître les faits sur lesquels l'offre est fondée;
3. les dernières offres des parties, une fois qu'elles ont été présentées à l'Office, ne peuvent pas être retirées ou modifiées;
4. le transporteur ne dispose que de 30 jours à compter de la première demande d'arbitrage par l'expéditeur pour fournir la preuve sur laquelle il entend se fonder au soutien de sa dernière offre;
5. le transporteur ne peut pas obtenir une prolongation de délai quant au processus d'arbitrage ou une suspension de ce processus sans le consentement de l'expéditeur.

[32] Comme la Cour suprême du Canada a déclaré dans l'arrêt *R. c. Duke*, [1972] R.C.S. 917,

l'alinéa 2e) prévoit qu'un tribunal fédéral appelé à se prononcer sur des droits doit « agir

équitablement, de bonne foi, sans préjugé et avec sérénité, et qu'il doit donner à [la partie]

l'occasion d'exposer adéquatement sa cause ». Dans l'arrêt *Canada (Procureur général) c. Central*

*Cartage Co.*, précité, le juge en chef Iacobucci a déclaré ce qui suit :

¶40 Il est indubitable que l'équité dans la procédure sous-entend généralement le droit de présenter sa cause de façon appropriée. Ce droit fait partie de la règle plus large exprimée par les mots latins *audi alteram partem* (entendre l'autre partie).

¶41 Cependant, il est bien reconnu qu'il y a des cas où la règle *audi alteram partem* peut être restreinte et ces restrictions ont été créées au fil des années par la *common law* et par le droit d'origine législative. [...]



[33] L'obligation d'équité procédurale est variable et dépend du contexte de chaque affaire, de la loi applicable et des droits visés. Dans l'arrêt *Baker c. Canada (Ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration)*, [1999] 2 R.C.S. 817, la juge L'Heureux-Dubé a déclaré ce qui suit à la page 837 :

L'existence de l'obligation d'équité, toutefois, ne détermine pas quelles exigences s'appliqueront dans des circonstances données. [...] [L]a notion d'équité procédurale est éminemment variable et son contenu est tributaire du contexte particulier de chaque cas ». Il faut tenir compte de toutes les circonstances pour décider de la nature de l'obligation de l'équité procédurale.

Dans l'arrêt *Baker*, la Cour suprême du Canada a énoncé les facteurs non exhaustifs suivants comme étant des facteurs pertinents pour décider du contenu de l'obligation d'équité procédurale :

- a) la nature de la décision recherchée et le processus suivi pour y parvenir;
- b) la nature du régime législatif et les termes de la loi régissant l'organisme;
- c) l'importance de la décision pour les personnes visées;
- d) les attentes légitimes de la personne qui conteste la décision;
- e) les choix de procédure que l'organisme fait lui-même.

[34] Pour examiner la nature contextuelle du processus décisionnel en cause dans la présente demande, il est utile d'examiner la description faite par la Cour d'appel fédérale à l'égard des dispositions en matière d'arbitrage contenues dans l'ancienne *Loi de 1987 sur les transports nationaux*, L.R.C. 1985 (3<sup>e</sup> supp.), ch. 28, dans l'arrêt *Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada c. Canada (Office national des transports)*, précité, au paragraphe 15 :

[...] Il est vrai que les dispositions contestées visent les relations contractuelles de nature commerciale qu'entretiennent des expéditeurs et des transporteurs, qu'elles introduisent un recours en cas de litige opposant des parties privées sans mettre en cause de questions d'intérêt public, et qu'elles créent un mécanisme qui ne confère qu'au début un rôle direct à l'Office, la décision de l'arbitre étant définitive et exécutoire. Mais il est bien établi en droit, en l'absence de spéciosité, que des dispositions législatives qui portent

sur un sujet relevant de la compétence du gouvernement fédéral peuvent avoir une incidence sur des questions relevant de la compétence des provinces, y compris les droits civils et de propriété. Les dispositions d'arbitrage de la LTN 1987 établissent un moyen de fixer des prix dans des cas spéciaux et, en tant que telles, font partie intégrante de tout le dispositif législatif choisi par le Parlement pour réglementer les prix du transport dans le nouveau contexte économique et commercial qui prévaut à l'heure actuelle au Canada. Ces dispositions visent expressément les différends portant sur les prix du transport de marchandises ou les conditions imposées à leur égard, des questions qui font partie intégrante de l'exploitation des chemins de fer. Le règlement rapide, simple et hors cour de ces différends, grâce à une intervention indirecte de l'Office, constitue sans aucun doute un moyen « un moyen important » d'atteindre l'objet et le but de la nouvelle *Loi de 1987 sur les transports nationaux* qui, ainsi qu'il est dit de manière plus détaillée à l'article 3 [mod. par L.C. 1992, ch. 21, art. 33] de cette dernière, vise, en fait, à rendre l'industrie ferroviaire, en particulier, plus efficace et plus concurrentielle, et le système de transport, en général, plus économique. Le fait que les questions de prix et de conditions de transport surviennent au cours ou dans le cadre de l'exécution d'un contrat privé ne peut avoir pour effet d'annuler leur importance par rapport à un objectif fédéral légitime et valable et, partant, de les exclure de la compétence législative du gouvernement fédéral.

[Non souligné dans l'original.]

[35] L'arbitrage a été décrit comme [TRADUCTION] « une forme d'arbitrage à risque intentionnellement élevé » qui favorise le règlement et assouplit les positions finales. L'arbitrage règle des différends isolés à l'égard des prix qu'un transporteur facture pour une période d'une année dans les cas où les parties ne peuvent s'entendre. La tâche de l'arbitre consiste à choisir la plus raisonnable des deux offres présentées. Comme l'indique l'alinéa 165(6)a) de la Loi, la décision de l'arbitre a pour but d'apporter une finalité au différend. La durée limitée de l'effet obligatoire de la décision pour les parties est étroitement liée au cadre limité dans lequel l'arbitrage a lieu. La question soulevée par la demanderesse est de savoir si, en vertu de ce cadre limité, le

régime d'arbitrage prive illicitement la demanderesse de la possibilité adéquate de préparer et de présenter sa cause.

[36] Le tableau joint comme « Annexe B » expose le nombre de jours dont disposaient les parties pour parachever les différentes étapes dans le présent arbitrage, notamment :

1. 31 jours pour déposer des éléments de preuve au soutien des dernières offres;
2. 7 jours pour mener des interrogatoires (après avoir reçu la preuve au soutien de la dernière offre);
3. 5 jours pour répondre aux interrogatoires;
4. dans le présent arbitrage les parties ont eu la possibilité de déposer de la contre-preuve 10 jours avant l'audition, laquelle contre-preuve a été examinée lors de l'audition;
5. 58 jours entre le début de la procédure d'arbitrage et le début de l'audition de quatre jours menée par l'arbitre.

[37] De plus, je remarque qu'au cours de cet arbitrage particulier, il y a eu deux conférences préparatoires avec l'arbitre à l'égard de l'admissibilité de la preuve et des procédures à suivre dans le cadre de l'arbitrage. Le CN ne s'est opposé à aucun aspect de l'arbitrage. De même, au cours de l'arbitrage, l'arbitre a demandé au CN des renseignements quant au coût du transport du charbon. Le CN n'a pas fourni de renseignements à cet égard. L'arbitre a alors demandé une prolongation de délai pour la tenue de l'arbitrage afin d'obtenir de l'assistance technique de la part de l'Office. Le CN a refusé d'accorder la prolongation demandée.

[38] Le cœur des prétentions de la demanderesse sur la présente question est que le processus d'arbitrage est injustement désavantageux pour les transporteurs qui sont obligés de participer à des procédures d'arbitrage une fois qu'elles sont engagées par un expéditeur. L'expéditeur, en choisissant le moment auquel il présente une question à l'Office en vue d'un arbitrage, a l'avantage de pouvoir préparer ses témoins, sa preuve et ses observations avant de déposer une demande d'arbitrage. La demanderesse soutient que, pour sa part, le transporteur est obligé de répondre dans une courte période à une offre sans connaître le montant en cause et sans avoir une possibilité semblable de préparer sa cause pour l'arbitrage.

[39] Même si le cadre législatif prévoit un processus d'arbitrage rapide, on ne saurait dire que la participation de la demanderesse à ce processus n'a commencé que lorsque la défenderesse a signifié un avis de son intention de soumettre une question à l'arbitrage. L'article 161 de la Loi prévoit le recours à l'arbitrage « lorsque le transporteur et [l'expéditeur] ne sont pas en mesure de régler eux-mêmes la question ». La Loi prévoit que les parties auront négocié, ou du moins communiqué entre elles, afin de tenter d'établir les prix et les conditions applicables d'expédition. Dans la présente affaire, les négociations de la défenderesse avec la demanderesse au sujet des prix et des conditions ont débuté peu après que la demanderesse a acquis B.C. Rail le 14 juillet 2004. Dans une lettre datée du 15 septembre 2004, la demanderesse a présenté à la défenderesse une proposition se rapportant aux prix, aux suppléments pour le carburant, à une demande de mise de fonds initiale pour les améliorations, à une demande visant à ce que la défenderesse fournisse une mise de fonds pour les systèmes de communications et visant un partage des coûts d'amélioration

de la voie ferrée. Dès le 22 septembre 2004, la défenderesse a soulevé auprès de la demanderesse la perspective de soumettre à l'arbitrage les questions se rapportant aux prix et aux conditions. Cela s'est produit 9 mois avant que la défenderesse soumette la question à l'arbitrage.

[40] La défenderesse soutient que, en tant qu'expéditeur captif, elle n'avait d'autre choix que de se rendre aux demandes de la demanderesse et, par conséquent, elle a conclu un contrat confidentiel de transport de 7 mois en vigueur du 1<sup>er</sup> décembre 2004 au 30 juin 2005. Les parties ont ensuite entamé des négociations en vue de conclure un nouveau contrat de transport ferroviaire. Les renseignements soumis à l'arbitre font état de ces négociations, qui se sont poursuivies jusqu'au 23 juin 2005, date à laquelle la défenderesse a signifié un avis de son intention de recourir à un arbitrage. Parmi les questions qui ont été négociées, il y avait les prix du transport ferroviaire, le paiement des infrastructures de la demanderesse, les horaires, la grosseur des trains, les types de wagons et la fréquence, le niveau de service de la demanderesse et la durée du contrat.

[41] Compte tenu du cadre législatif, du fait que les deux parties étaient de façon évidente préparées pour l'audition, puisqu'elles avaient toutes deux déposé des renseignements techniques complexes et approfondis, et du fait que le CN n'a soulevé à aucun moment au cours du processus d'arbitrage une objection fondée sur le fait qu'il n'avait pas eu la possibilité de connaître la preuve qu'il devait réfuter en raison des contraintes de temps, la Cour conclut qu'il n'y a pas de fondement à l'allégation selon laquelle il y aurait eu un manquement au droit à une audition impartiale.

[42] Lorsqu'il prépare une dernière offre, le transporteur a l'avantage d'avoir des renseignements généraux quant au marché et je ne vois aucune raison de conclure que le régime d'arbitrage adopté par le Parlement prive le transporteur de renseignements importants nécessaires pour présenter une offre raisonnable. L'absence de connaissance complète de la demanderesse à l'égard des prix et des conditions de la dernière offre de la défenderesse ne donne pas lieu à une violation des principes de justice fondamentale. Le régime d'arbitrage est conçu de façon à exiger que le transporteur soumette sa dernière offre avant de connaître les sommes d'argent contenues dans la dernière offre de l'expéditeur. Cette particularité entraîne que l'arbitrage est un risque élevé pour le transporteur; l'arbitrage est conçu de façon à faire en sorte que le transporteur tempère son offre en la faisant la plus raisonnable possible. Bien que le CN estime cela injuste, il s'agit du régime conçu par le Parlement pour équilibrer le pouvoir de négociation entre une compagnie ferroviaire dans une position de monopole et un expéditeur qui dépend totalement cette compagnie.

[43] Compte tenu de l'intention du Parlement de faire du processus d'arbitrage un processus rapide, et après examen par la Cour des volumineux renseignements déposés par les deux parties lors de cet arbitrage, la Cour est convaincue que la demanderesse a eu le temps voulu pour préparer sa cause et connaître la preuve qu'elle devait réfuter. Par conséquent, la demanderesse ne peut avoir gain de cause dans sa contestation sur ce fondement.

**Troisième question en litige : Les articles de la Loi qui sont contestés sont-ils incompatibles avec l'alinéa 2e) de la *Déclaration canadienne des droits du fait* qu'ils ne prévoient aucun critère juridique devant être appliqué par un arbitre pour rendre sa décision?**

[44] La demanderesse soutient que la Loi ne prévoit aucun critère juridique ni aucune norme juridique devant être appliqués par l'arbitre pour rendre sa décision. La demanderesse soutient que l'absence de critère juridique est contraire aux principes de justice fondamentale étant donné qu'elle peut mener à une décision arbitraire de la part de l'arbitre.

[45] Un examen de la Loi dans son ensemble, et des dispositions en matière d'arbitrage en particulier, révèle qu'il existe des critères juridiques à prendre en compte par un arbitre pour rendre sa décision. Le paragraphe 164(2) de la Loi prévoit ce qui suit :

**Éléments à prendre en considération**

(2) Sauf accord entre les parties à l'effet contraire, l'arbitre tient également compte de la possibilité pour l'expéditeur de faire appel à un autre mode de transport efficace, bien adapté et concurrentiel, des marchandises en question ainsi que de tout autre élément utile.

**Arbitration considerations**

(2) Unless the parties agree otherwise, in rendering a decision the arbitrator shall have regard to whether there is available to the shipper an alternative, effective, adequate and competitive means of transporting the goods to which the matter relates and to all considerations that appear to the arbitrator to be relevant to the matter.

En outre, l'article 5 de la Loi énonce certains objectifs de la Politique nationale des transports. Ces objectifs seraient traités d'une manière appropriée par les parties lorsqu'elles formulent leurs observations et examinés par l'arbitre lorsqu'il décide du caractère raisonnable des dernières offres des parties :

## Déclaration

5. Il est déclaré que, d'une part, la mise en place d'un réseau sûr, rentable et bien adapté de services de transport viables et efficaces, accessibles aux personnes ayant une déficience, utilisant au mieux et aux moindres frais globaux tous les modes de transport existants, est essentielle à la satisfaction des besoins des expéditeurs et des voyageurs — y compris des personnes ayant une déficience — en matière de transports comme à la prospérité et à la croissance économique du Canada et de ses régions, et, d'autre part, que ces objectifs sont plus susceptibles de se réaliser en situation de concurrence de tous les transporteurs, à l'intérieur des divers modes de transport ou entre eux, à condition que, compte dûment tenu de la politique nationale, des avantages liés à l'harmonisation de la réglementation fédérale et provinciale et du contexte juridique et constitutionnel :

*a)* le réseau national des transports soit conforme aux normes de sécurité les plus élevées possible dans la pratique;

*b)* la concurrence et les forces du marché soient, chaque fois que la chose est possible, les principaux facteurs en jeu dans la prestation de services de transport viables et efficaces;

*c)* la réglementation économique des transporteurs et des modes de transport se limite aux services et aux régions à propos desquels elle s'impose dans l'intérêt des expéditeurs et des voyageurs, sans pour autant restreindre abusivement la libre concurrence entre transporteurs et entre modes de transport;

## Declaration

5. It is hereby declared that a safe, economic, efficient and adequate network of viable and effective transportation services accessible to persons with disabilities and that makes the best use of all available modes of transportation at the lowest total cost is essential to serve the transportation needs of shippers and travellers, including persons with disabilities, and to maintain the economic well-being and growth of Canada and its regions and that those objectives are most likely to be achieved when all carriers are able to compete, both within and among the various modes of transportation, under conditions ensuring that, having due regard to national policy, to the advantages of harmonized federal and provincial regulatory approaches and to legal and constitutional requirements,

*(a)* the national transportation system meets the highest practicable safety standards,

*(b)* competition and market forces are, whenever possible, the prime agents in providing viable and effective transportation services,

*(c)* economic regulation of carriers and modes of transportation occurs only in respect of those services and regions where regulation is necessary to serve the transportation needs of shippers and travellers and that such regulation will not unfairly limit the ability of any carrier or mode of transportation to compete freely with any other carrier or mode of transportation,



d) les transports soient reconnus comme un facteur primordial du développement économique régional et que soit maintenu un équilibre entre les objectifs de rentabilité des liaisons de transport et ceux de développement économique régional en vue de la réalisation du potentiel économique de chaque région;

e) chaque transporteur ou mode de transport supporte, dans la mesure du possible, une juste part du coût réel des ressources, installations et services mis à sa disposition sur les fonds publics;

f) chaque transporteur ou mode de transport soit, dans la mesure du possible, indemnisé, de façon juste et raisonnable, du coût des ressources, installations et services qu'il est tenu de mettre à la disposition du public;

g) les liaisons assurées en provenance ou à destination d'un point du Canada par chaque transporteur ou mode de transport s'effectuent, dans la mesure du possible, à des prix et selon des modalités qui ne constituent pas :

(i) un désavantage injuste pour les autres liaisons de ce genre, mis à part le désavantage inhérent aux lieux desservis, à l'importance du trafic, à l'ampleur des activités connexes ou à la nature du trafic ou du service en cause,

(ii) un obstacle abusif à la circulation des personnes, y compris les personnes ayant une déficience,

(iii) un obstacle abusif à l'échange des marchandises à l'intérieur du Canada,

(iv) un empêchement excessif au développement des secteurs primaire ou secondaire, aux exportations du Canada ou

(d) transportation is recognized as a key to regional economic development and that commercial viability of transportation links is balanced with regional economic development objectives so that the potential economic strengths of each region may be realized,

(e) each carrier or mode of transportation, as far as is practicable, bears a fair proportion of the real costs of the resources, facilities and services provided to that carrier or mode of transportation at public expense,

(f) each carrier or mode of transportation, as far as is practicable, receives fair and reasonable compensation for the resources, facilities and services that it is required to provide as an imposed public duty,

(g) each carrier or mode of transportation, as far as is practicable, carries traffic to or from any point in Canada under fares, rates and conditions that do not constitute

(i) an unfair disadvantage in respect of any such traffic beyond the disadvantage inherent in the location or volume of the traffic, the scale of operation connected with the traffic or the type of traffic or service involved,

(ii) an undue obstacle to the mobility of persons, including persons with disabilities,

(iii) an undue obstacle to the interchange of commodities between points in Canada, or

(iv) an unreasonable discouragement to the development of primary or secondary industries, to export trade in or from any

de ses régions, ou au mouvement des marchandises par les ports canadiens;

region of Canada or to the movement of commodities through Canadian ports, and

*h)* les modes de transport demeurent rentables.

*(h)* each mode of transportation is economically viable,

Il est en outre déclaré que la présente loi vise la réalisation de ceux de ces objectifs qui portent sur les questions relevant de la compétence législative du Parlement en matière de transports.

and this Act is enacted in accordance with and for the attainment of those objectives to the extent that they fall within the purview of subject-matters under the legislative authority of Parliament relating to transportation.

[46] À mon avis, la Loi fournit à l'arbitre et aux parties une orientation utile à l'égard des critères pertinents à prendre en compte dans le processus d'arbitrage. D'ailleurs, un examen des documents dont dispose l'arbitre indique que les observations des parties étaient formulées à la lumière de ces critères en dépit de l'affirmation de la demanderesse selon laquelle le régime d'arbitrage n'a pas une norme intelligible à l'encontre de laquelle les questions en cause peuvent être tranchées. La défenderesse expose, aux paragraphes 31 et 32 de son mémoire, huit critères mentionnés par le CN dans sa preuve et neuf critères mentionnés par WCCC dans sa preuve. Il ressort clairement du dossier que les parties ont en fait énuméré les critères pertinents à l'arbitre dans la présente affaire. Par conséquent, je ne peux pas conclure que la Loi enfreint l'alinéa 2e) de la *Déclaration canadienne des droits* du fait qu'elle n'aurait pas prévu des critères juridiques devant être appliqués par un arbitre pour rendre sa décision.

**Quatrième question en litige :      **Le paragraphe 165(4) de la Loi est-il incompatible avec l'alinéa 2e) de la *Déclaration canadienne des droits du fait qu'il refuse à la demanderesse l'accès aux motifs de la décision de l'arbitre?*****

[47] Le paragraphe 165(4) empêche l'arbitre de fournir des motifs quant à sa décision à moins que les parties en fassent la demande dans le délai prescrit. Dans la présente affaire, la défenderesse a refusé de donner son accord à la demande de motifs présentée par la demanderesse. La demanderesse soutient que le refus de fournir l'accès aux motifs constitue un manquement à l'équité procédurale et une violation de l'alinéa 2e) de la *Déclaration canadienne des droits*.

[48] Dans l'arrêt *Baker*, précité, la juge L'Heureux-Dubé a fait des commentaires sur la nature contextuelle de l'enquête sur la question de savoir si des motifs sont requis dans une situation donnée :

¶43 À mon avis, il est maintenant approprié de reconnaître que, dans certaines circonstances, l'obligation d'équité procédurale requerra une explication écrite de la décision. Les solides arguments démontrant les avantages de motifs écrits indiquent que, dans des cas comme en l'espèce où la décision revêt une grande importance pour l'individu, dans des cas où il existe un droit d'appel prévu par la loi, ou dans d'autres circonstances, une forme quelconque de motifs écrits est requise. Cette exigence est apparue dans la common law ailleurs.

[Non souligné dans l'original.]

[49] Dans la présente affaire, il y a en litige une forme d'arbitrage des différends qui s'applique suivant un cadre législatif qui établit expressément que les motifs ne sont pas énoncés sauf si les parties y consentent. Il y a en jeu des intérêts purement commerciaux plutôt que des libertés fondamentales personnelles. Il n'y a aucun droit d'appel à l'égard de la décision de l'arbitre. La décision est définitive et obligatoire. De plus, les délais convenus doivent être respectés. L'arbitre

n'est pas lié par des précédents et, par conséquent, les questions à trancher par l'arbitre ne transcendent pas les intérêts des parties en cause. Il faut, pour que la Cour impose que soient énoncés des motifs dans le contexte d'un arbitrage mené en vertu de la Loi, que le demandeur démontre qu'il y a certaines « autres circonstances » qui l'exigent.

[50] Bien qu'il n'y ait pas de possibilité en vertu de la Loi d'interjeter un appel à l'égard de la décision de l'arbitre, la décision est assujettie au contrôle judiciaire puisqu'elle est une décision administrative. La demanderesse soutient que l'absence de motifs rend inopérante sa possibilité de demander un contrôle judiciaire.

[51] Il est manifeste pour la Cour qu'il existe plusieurs raisons imposant un régime d'arbitrage « sans motifs ». D'abord, la délivrance de motifs peut retarder la décision qui, suivant la Loi, doit être rendue rapidement. L'objet de l'arbitrage consiste à régler un différend contractuel et à imposer aux parties des conditions obligatoires pour une période limitée n'excédant pas une année.

[52] Le processus d'arbitrage a pour but d'apporter une certitude et une finalité à un différend contractuel. Des motifs incitent à la présentation de demandes de contrôle judiciaire, ce qui crée de l'incertitude pendant une période d'un an ou plus. La Cour est convaincue que le Parlement a prévu un régime sans motifs parce que :

1. le processus d'arbitrage a pour but d'être rapide, peu coûteux, définitif et obligatoire;
2. étant donné qu'il ne peut choisir un juste milieu « raisonnable » entre les deux offres ou une position de compromis, l'arbitre n'a pas à rationaliser sa décision. Sa décision est

- évidente, à savoir que l'offre qu'il choisit est considérée plus raisonnable que l'autre offre compte tenu des facteurs pertinents;
3. l'absence de motifs encourage de plus les parties à arriver à s'entendre sur un contrat négocié avant l'arbitrage ou du moins les force à s'imposer une discipline pour tempérer leur offre respective. Chaque partie se rend compte que son offre doit être le plus « raisonnable » possible pour qu'elle soit choisie.

[53] Dans la décision *Hudson's Bay Company c. British Columbia (Labour Relations Board)* (1996), 31 B.C.L.R. (3d) 317, la Cour suprême de la Colombie-Britannique a reconnu qu'un arbitrage visant le règlement d'un différend peut prendre de nombreuses formes. À l'égard d'un « arbitrage d'un différend » où les fonctions de l'arbitre à titre de substitut pour la négociation collective et les décisions arbitrales prennent la forme d'une convention collective et servent le même objet, la Cour suprême de Colombie-Britannique a dit que la décision de l'arbitre ne contient habituellement pas des motifs de décision : voir le paragraphe 20 où on cite l'ouvrage de J. M. Brown et de David M. Beady, *Canadian Labour Arbitration*, 3<sup>rd</sup> Edition (Agincourt, Ontario: Canada Law Book, 1988), à la page 1-1.

[54] Le procureur général du Canada a renvoyé la Cour à l'arrêt *Williams c. Canada (Ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration)*, [1977] 2 C.F. 646, dans lequel le juge Strayer a dégagé ce qui suit :

1. les principes de justice fondamentale n'ont jamais obligé les tribunaux à motiver leurs décisions lorsqu'une loi ne l'exige pas expressément (paragraphe 39);

2. la Cour peut procéder au contrôle judiciaire d'une décision en l'absence de motifs dans les cas où la décision est manifestement absurde ou lorsque les faits qui ont été présentés au tribunal exigeaient manifestement un résultat différent ou étaient dénués de pertinence, mais ont apparemment eu un effet déterminant sur le résultat;
3. la décision était fondée sur une erreur de droit évidente (paragraphe 40);
4. il n'est pas nécessaire d'avoir des motifs pour démontrer que la décision est illicite lorsqu'il peut être démontré que la décision est manifestement abusive, manifestement illicite ou explicable que par une hypothèse de mauvaise foi (paragraphe 43);
5. bien que l'alinéa 2e) de la *Déclaration canadienne des droits* exige une « audition impartiale », l'absence de motifs de décision n'a pas d'effet sur l'« audition ».

[55] De plus, les deux procureurs généraux soutiennent que l'absence de motifs n'empêche pas la Cour d'annuler des décisions qui constituent un abus de compétence. Si, par exemple, l'arbitre établit lui-même les conditions du transport au lieu de choisir l'une des deux offres, la décision est manifestement erronée et est assujettie à l'intervention de la Cour. À l'égard des manquements à l'équité procédurale au cours du processus d'arbitrage, la preuve par affidavit serait probablement plus concluante que des motifs écrits de la décision de l'arbitre.

[56] Par conséquent, je dois conclure que l'absence de motifs quant à la décision de l'arbitre dans le contexte d'un arbitrage n'enfreint pas l'alinéa 2e) de la *Déclaration canadienne des droits*.

**LA CONCLUSION**

[57] Pour tous les motifs énoncés, la présente demande de contrôle judiciaire est rejetée. La défenderesse a droit à ses dépens qui seront payés par la demanderesse. Les intervenants supporteront leurs propres dépens.

**JUGEMENT**

**LA COUR ORDONNE :**

1. La présente demande de contrôle judiciaire est rejetée.
2. La demanderesse paiera les dépens de la défenderesse.

« Michael A. Kelen »

---

Juge

Traduction certifiée conforme

D. Laberge, LL.L.

## ANNEXE « A »

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

5. Il est déclaré que, d'une part, la mise en place d'un réseau sûr, rentable et bien adapté de services de transport viables et efficaces, accessibles aux personnes ayant une déficience, utilisant au mieux et aux moindres frais globaux tous les modes de transport existants, est essentielle à la satisfaction des besoins des expéditeurs et des voyageurs — y compris des personnes ayant une déficience — en matière de transports comme à la prospérité et à la croissance économique du Canada et de ses régions, et, d'autre part, que ces objectifs sont plus susceptibles de se réaliser en situation de concurrence de tous les transporteurs, à l'intérieur des divers modes de transport ou entre eux, à condition que, compte dûment tenu de la politique nationale, des avantages liés à l'harmonisation de la réglementation fédérale et provinciale et du contexte juridique et constitutionnel :

*a)* le réseau national des transports soit conforme aux normes de sécurité les plus élevées possible dans la pratique;

*b)* la concurrence et les forces du marché soient, chaque fois que la chose est possible, les principaux facteurs en jeu dans la prestation de services de transport viables et efficaces;

**Declaration**

5. It is hereby declared that a safe, economic, efficient and adequate network of viable and effective transportation services accessible to persons with disabilities and that makes the best use of all available modes of transportation at the lowest total cost is essential to serve the transportation needs of shippers and travellers, including persons with disabilities, and to maintain the economic well-being and growth of Canada and its regions and that those objectives are most likely to be achieved when all carriers are able to compete, both within and among the various modes of transportation, under conditions ensuring that, having due regard to national policy, to the advantages of harmonized federal and provincial regulatory approaches and to legal and constitutional requirements,

*(a)* the national transportation system meets the highest practicable safety standards,

*(b)* competition and market forces are, whenever possible, the prime agents in providing viable and effective transportation services,



*c)* la réglementation économique des transporteurs et des modes de transport se limite aux services et aux régions à propos desquels elle s'impose dans l'intérêt des expéditeurs et des voyageurs, sans pour autant restreindre abusivement la libre concurrence entre transporteurs et entre modes de transport;

*d)* les transports soient reconnus comme un facteur primordial du développement économique régional et que soit maintenu un équilibre entre les objectifs de rentabilité des liaisons de transport et ceux de développement économique régional en vue de la réalisation du potentiel économique de chaque région;

*e)* chaque transporteur ou mode de transport supporte, dans la mesure du possible, une juste part du coût réel des ressources, installations et services mis à sa disposition sur les fonds publics;

*f)* chaque transporteur ou mode de transport soit, dans la mesure du possible, indemnisé, de façon juste et raisonnable, du coût des ressources, installations et services qu'il est tenu de mettre à la disposition du public;

*g)* les liaisons assurées en provenance ou à destination d'un point du Canada par chaque transporteur ou mode de transport s'effectuent, dans la mesure du possible, à des prix et selon des modalités qui ne constituent pas :

(i) un désavantage injuste pour les autres liaisons de ce genre, mis à part le désavantage inhérent aux lieux desservis, à l'importance du trafic, à l'ampleur des activités connexes ou à la nature du trafic ou du service en cause,

(*c*) economic regulation of carriers and modes of transportation occurs only in respect of those services and regions where regulation is necessary to serve the transportation needs of shippers and travellers and that such regulation will not unfairly limit the ability of any carrier or mode of transportation to compete freely with any other carrier or mode of transportation,

(*d*) transportation is recognized as a key to regional economic development and that commercial viability of transportation links is balanced with regional economic development objectives so that the potential economic strengths of each region may be realized,

(*e*) each carrier or mode of transportation, as far as is practicable, bears a fair proportion of the real costs of the resources, facilities and services provided to that carrier or mode of transportation at public expense,

(*f*) each carrier or mode of transportation, as far as is practicable, receives fair and reasonable compensation for the resources, facilities and services that it is required to provide as an imposed public duty,

(*g*) each carrier or mode of transportation, as far as is practicable, carries traffic to or from any point in Canada under fares, rates and conditions that do not constitute

(i) an unfair disadvantage in respect of any such traffic beyond the disadvantage inherent in the location or volume of the traffic, the scale of operation connected with the traffic or the type of traffic or service involved,

(ii) un obstacle abusif à la circulation des personnes, y compris les personnes ayant une déficience,

(iii) un obstacle abusif à l'échange des marchandises à l'intérieur du Canada,

(iv) un empêchement excessif au développement des secteurs primaire ou secondaire, aux exportations du Canada ou de ses régions, ou au mouvement des marchandises par les ports canadiens;

*h)* les modes de transport demeurent rentables.

Il est en outre déclaré que la présente loi vise la réalisation de ceux de ces objectifs qui portent sur les questions relevant de la compétence législative du Parlement en matière de transports.

[...]

### Définitions

6. Les définitions qui suivent s'appliquent à la présente loi. [...]

« expéditeur » Personne qui expédie des marchandises par transporteur, ou en reçoit de celui-ci, ou qui a l'intention de le faire. [...]

« marchandises » Y sont assimilés le matériel roulant et le courrier. [...]

« transporteur » Personne se livrant au transport de passagers ou de marchandises par un moyen de transport assujéti à la compétence législative du Parlement. [...]

(ii) an undue obstacle to the mobility of persons, including persons with disabilities,

(iii) an undue obstacle to the interchange of commodities between points in Canada, or

(iv) an unreasonable discouragement to the development of primary or secondary industries, to export trade in or from any region of Canada or to the movement of commodities through Canadian ports, and

*(h)* each mode of transportation is economically viable,

and this Act is enacted in accordance with and for the attainment of those objectives to the extent that they fall within the purview of subject-matters under the legislative authority of Parliament relating to transportation.

[...]

### Definitions

In this Act, [...]

"carrier" means a person who is engaged in the transport of goods or passengers by any means of transport under the legislative authority of Parliament; [...]

"goods" includes rolling stock and mail; [...]

"shipper" means a person who sends or receives goods by means of a carrier or intends to do so; [...]

## **SECTION IV**

### **PRIX, TARIF ET SERVICES**

#### **Définitions**

#### **Définitions**

**111.** Les définitions qui suivent s'appliquent à la présente section. [...]

« contrat confidentiel » Contrat conclu en application du paragraphe 126(1). [...]

#### **Prix et conditions de service**

#### **Obligation**

**112.** Les prix et conditions visant les services fixés par l'Office au titre de la présente section doivent être commercialement équitables et raisonnables vis-à-vis des parties.

#### **Niveau de services**

#### **Acheminement du trafic**

**113.** (1) Chaque compagnie de chemin de fer, dans le cadre de ses attributions, relativement au chemin de fer qui lui appartient ou qu'elle exploite :

*a)* fournit, au point d'origine de son chemin de fer et au point de raccordement avec d'autres, et à tous les points d'arrêt établis à cette fin, des installations convenables pour la réception et le chargement des marchandises à transporter par chemin de fer;

*b)* fournit les installations convenables pour le transport, le déchargement et la livraison des marchandises;

## **DIVISION IV**

### **RATES, TARIFFS AND SERVICES**

#### **Interpretation**

#### **Definitions**

**111.** In this Division, [...]

"confidential contract" means a contract entered into under subsection 126(1);

[...]

#### **Rates and Conditions of Service**

#### **Commercially fair and reasonable**

**112.** A rate or condition of service established by the Agency under this Division must be commercially fair and reasonable to all parties.

#### **Level of Services**

#### **Accommodation for traffic**

**113.** (1) A railway company shall, according to its powers, in respect of a railway owned or operated by it,

*(a)* furnish, at the point of origin, at the point of junction of the railway with another railway, and at all points of stopping established for that purpose, adequate and suitable accommodation for the receiving and loading of all traffic offered for carriage on the railway;

*(b)* furnish adequate and suitable accommodation for the carriage, unloading and delivering of the traffic;

c) reçoit, transporte et livre ces marchandises sans délai et avec le soin et la diligence voulus;

d) fournit et utilise tous les appareils, toutes les installations et tous les moyens nécessaires à la réception, au chargement, au transport, au déchargement et à la livraison de ces marchandises;

e) fournit les autres services normalement liés à l'exploitation d'un service de transport par une compagnie de chemin de fer.

[...]

#### **Contrat confidentiel**

(4) Un expéditeur et une compagnie peuvent s'entendre, par contrat confidentiel ou autre accord écrit, sur les moyens à prendre par la compagnie pour s'acquitter de ses obligations.

[...]

#### **116. [...]**

#### **Contrat confidentiel**

(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.

[...]

(c) without delay, and with due care and diligence, receive, carry and deliver the traffic;

(d) furnish and use all proper appliances, accommodation and means necessary for receiving, loading, carrying, unloading and delivering the traffic; and

(e) furnish any other service incidental to transportation that is customary or usual in connection with the business of a railway company.

[...]

#### **Confidential contract between company and shipper**

(4) A shipper and a railway company may, by means of a confidential contract or other written agreement, agree on the manner in which the obligations under this section are to be fulfilled by the company.

[...]

#### **116. [...]**

#### **Confidential contract binding on Agency**

(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.

[...]

### **Conclusion de contrats confidentiels**

**126.** (1) Les compagnies de chemin de fer peuvent conclure avec les expéditeurs un contrat, que les parties conviennent de garder confidentiel, en ce qui concerne :

- a)* les prix exigés de l'expéditeur par la compagnie;
- b)* les baisses de prix, ou allocations afférentes à ceux-ci, indiquées dans les tarifs établis et publiés conformément à la présente section;
- c)* les rabais sur les prix, ou allocations afférentes à ceux-ci, établis dans les tarifs ou dans les contrats confidentiels, qui ont antérieurement été exigés licitement;
- d)* les conditions relatives au transport à effectuer par la compagnie;
- e)* les moyens pris par la compagnie pour s'acquitter de ses obligations en application de l'article 113.

### **Arbitrage**

(2) Toute demande d'arbitrage au titre de l'article 161 est subordonnée à l'assentiment de toutes les parties au contrat confidentiel.

[...]

### **Confidential contracts**

**126.** (1) A railway company may enter into a contract with a shipper that the parties agree to keep confidential respecting

- (a)* the rates to be charged by the company to the shipper;
- (b)* reductions or allowances pertaining to rates in tariffs that have been issued and published in accordance with this Division;
- (c)* rebates or allowances pertaining to rates in tariffs or confidential contracts that have previously been lawfully charged;
- (d)* any conditions relating to the traffic to be moved by the company; and
- (e)* the manner in which the company shall fulfill its service obligations under section 113.

### **No investigation or arbitration of confidential contracts**

(2) No party to a confidential contract is entitled to submit a matter governed by the contract to the Agency for final offer arbitration under section 161, without the consent of all the parties to the contract.

[...]

## **PARTIE IV**

### **ARBITRAGE**

#### **Application**

##### **Application des articles 161 à 169**

**159.** (1) Les articles 161 à 169 s'appliquent exclusivement aux différends survenant entre expéditeurs et transporteurs dans les domaines suivants : [...]

*b)* le transport des marchandises par chemin de fer sous le régime de la présente loi, à l'exception de leur transport par remorques ou conteneurs posés sur wagons plats, sauf si les conteneurs arrivent par eau à un port du Canada desservi par une seule compagnie de chemin de fer en vue du transport ultérieur par rail ou arrivent par rail à ce port du Canada en vue du transport ultérieur par eau; [...]

#### **Compagnies de chemin de fer**

**160.** Les articles 161 à 169 s'appliquent également, avec les adaptations nécessaires, aux prix appliqués ou proposés par une compagnie de chemin de fer et aux conditions qu'elle impose pour la fourniture de services à une administration ferroviaire de banlieue désignée par le gouvernement d'une province ou à une compagnie de chemin de fer se livrant au transport de passagers.

#### **Arbitrage**

##### **Recours à l'arbitrage**

**161.** (1) L'expéditeur insatisfait des prix appliqués ou proposés par un transporteur pour le transport de marchandises ou des conditions

## **PART IV**

### **FINAL OFFER ARBITRATION**

#### **Application**

##### **Application of sections 161 to 169**

**159.** (1) Sections 161 to 169 apply only in respect of matters arising between shippers and carriers that involve

[...]

*(b)* the carriage of goods by railways to which this Act applies, other than the carriage of goods in trailers or containers on flat cars unless the containers arrive by water at a port in Canada, served by only one railway company, for further movement by rail or arrive by rail at such a port in Canada for further movement by water; or

[...]

#### **Rail passenger services**

**160.** Sections 161 to 169 also apply, with such modifications as the circumstances require, in respect of the rates charged or proposed to be charged by, or any of the conditions associated with the provision of services by, a railway company to

*(a)* a commuter rail authority designated by the government of a province; or

*(b)* a railway company engaged in passenger rail services.

#### **Final Offer Arbitration**

##### **Submission for final offer arbitration**

**161.** (1) A shipper who is dissatisfied with the rate or rates charged or proposed to be charged by a carrier for the movement of goods, or with

imposées à cet égard peut, lorsque le transporteur et lui ne sont pas en mesure de régler eux-mêmes la question, la soumettre par écrit à l'Office pour arbitrage soit par un arbitre seul soit, si le transporteur et lui y consentent, par une formation de trois arbitres.

### **Contenu de la demande**

(2) Un exemplaire de la demande d'arbitrage est signifié au transporteur par l'expéditeur; la demande contient :

*a)* la dernière offre faite par l'expéditeur au transporteur, sans mention de sommes d'argent;

[...]

*c)* l'engagement par l'expéditeur d'expédier les marchandises visées par l'arbitrage selon les termes de la décision de l'arbitre;

*d)* l'engagement par l'expéditeur envers l'Office de payer à l'arbitre les honoraires auxquels il est tenu en application de l'article 166 à titre de partie à l'arbitrage;

*e)* le cas échéant, le nom de l'arbitre sur lequel l'expéditeur et le transporteur se sont entendus ou, s'ils ont convenu que la question soit soumise à une formation de trois arbitres, le nom de l'arbitre choisi par l'expéditeur et le nom de celui choisi par le transporteur.

### **Arbitrage écarté**

(3) L'arbitrage prévu au paragraphe (1) est écarté en cas de défaut par l'expéditeur de signifier, dans les cinq jours précédant la demande, un avis écrit au transporteur annonçant

any of the conditions associated with the movement of goods, may, if the matter cannot be resolved between the shipper and the carrier, submit the matter in writing to the Agency for a final offer arbitration to be conducted by one arbitrator or, if the shipper and the carrier agree, by a panel of three arbitrators.

### **Contents of submission**

(2) A copy of a submission under subsection (1) shall be served on the carrier by the shipper and the submission shall contain

*(a)* the final offer of the shipper to the carrier in the matter, excluding any dollar amounts;

[...]

*(c)* an undertaking by the shipper to ship the goods to which the arbitration relates in accordance with the decision of the arbitrator;

*(d)* an undertaking by the shipper to the Agency whereby the shipper agrees to pay to the arbitrator the fee for which the shipper is liable under section 166 as a party to the arbitration; and

*(e)* the name of the arbitrator, if any, that the shipper and the carrier agreed should conduct the arbitration or, if they agreed that the arbitration should be conducted by a panel of three arbitrators, the name of an arbitrator chosen by the shipper and the name of an arbitrator chosen by the carrier.

### **Arbitration precluded in certain cases**

(3) The Agency shall not have any matter submitted to it by a shipper under subsection (1) arbitrated if the shipper has not, at least five days before making the submission, served on the

son intention de soumettre la question à l'Office pour arbitrage.

### **Soumission d'une question pour arbitrage**

(4) La soumission d'une question à l'Office pour arbitrage ne constitue pas une procédure devant l'Office.

### **Délai de présentation**

**161.1** (1) L'expéditeur et le transporteur, dans les dix jours suivant la signification de la demande au titre du paragraphe 161(2), présentent chacun à l'Office leur dernière offre, en y incluant la mention de sommes d'argent.

### **Communication des offres**

(2) Dès réception des offres présentées par l'expéditeur et le transporteur conformément au paragraphe (1), l'Office communique à chacun l'offre de la partie adverse.

### **Non-observation du paragraphe (1)**

(3) Si une partie ne se conforme pas au paragraphe (1), la dernière offre de l'autre partie est réputée celle que l'arbitre choisit au titre du paragraphe 165(1).

### **Arbitrage**

**162.** (1) Malgré la présentation par le transporteur de toute demande relative à la question, l'Office, dans les cinq jours suivant la réception des deux offres présentées conformément au paragraphe 161.1(1), renvoie la question :

*a)* à défaut de choix par les parties de soumettre la question à une formation de trois arbitres, à l'arbitre unique visé à l'alinéa 161(2)*e*), s'il est disponible pour

carrier a written notice indicating that the shipper intends to submit the matter to the Agency for a final offer arbitration.

### **Final offer arbitration not a proceeding**

(4) A final offer arbitration is not a proceeding before the Agency.

### **Submission of final offers**

**161.1** (1) Within 10 days after a submission is served under subsection 161(2), the shipper and the carrier shall submit to the Agency their final offers, including dollar amounts.

### **Copies to the parties**

(2) Without delay after final offers are submitted under subsection (1) by both the shipper and the carrier, the Agency shall provide the shipper and the carrier with copies of each other's final offer.

### **If no final offer from a party**

(3) If one party does not submit a final offer in accordance with subsection (1), the final offer submitted by the other party is deemed to be the final offer selected by the arbitrator under subsection 165(1).

### **Arbitration**

**162.** (1) Notwithstanding any application filed with the Agency by a carrier in respect of a matter, within five days after final offers are received under subsection 161.1(1), the Agency shall refer the matter for arbitration

*(a)* if the parties did not agree that the arbitration should be conducted by a panel of three arbitrators, to the arbitrator, if any, named under paragraph 161(2)*(e)* or, if that



mener l'arbitrage ou, en l'absence de choix d'arbitre ou cas de non-disponibilité, selon l'Office, de l'arbitre choisi, à un arbitre que l'Office estime disponible et compétent et qui est inscrit sur la liste établie en vertu de l'article 169;

*b)* en cas de choix par les parties de soumettre la question à une formation de trois arbitres :

(i) aux arbitres visés à l'alinéa 161(2)*e*) et, soit à celui dont ils ont conjointement soumis le nom à l'Office dans les dix jours suivant la signification de la demande visée au paragraphe 161(2), soit, dans le cas où ils ne soumettent aucun nom à l'Office dans ce délai, à l'arbitre que l'Office estime disponible et compétent et qui est inscrit sur la liste établie en vertu de l'article 169,

(ii) si l'un des arbitres visés au sous-alinéa (i) n'est pas, selon l'Office, disponible, à ceux qui le sont et à celui que l'Office estime disponible et compétent et qui est inscrit sur la liste établie en vertu de l'article 169.

### **Assimilation**

(1.1) Aux paragraphes (1.2) et (2) et aux articles 163 à 169, la mention de l'arbitre vaut mention, le cas échéant, de la formation de trois arbitres.

arbitrator is not, in the opinion of the Agency, available to conduct the arbitration or no arbitrator is named, to an arbitrator on the list of arbitrators referred to in section 169 who the Agency chooses and determines is appropriate and available to conduct the arbitration; and

(*b*) if the parties agreed that the arbitration should be conducted by a panel of three arbitrators,

(i) to the arbitrators named by the parties under paragraph 161(2)(*e*) and to any arbitrator who those arbitrators have, within 10 days after the submission was served under subsection 161(2), notified the Agency that they have agreed on, or if those arbitrators did not so notify the Agency, to an arbitrator on the list of arbitrators referred to in section 169 who the Agency chooses and determines is appropriate and available to conduct the arbitration, or

(ii) if an arbitrator referred to in subparagraph (i) is not, in the opinion of the Agency, available to conduct the arbitration, to the arbitrators named in that subparagraph who are available and to an arbitrator chosen by the Agency from the list of arbitrators referred to in section 169 who the Agency determines is appropriate and available to conduct the arbitration.

### **Interpretation**

(1.1) If a matter was referred to a panel of arbitrators, every reference in subsections (1.2) and (2) and sections 163 to 169 to an arbitrator or the arbitrator shall be construed as a reference to a panel of arbitrators or the panel of arbitrators, as the case may be.

### **Différé du renvoi à l'arbitrage**

(1.2) Si l'expéditeur consent à ce que la demande visée au paragraphe (1) soit entendue avant le renvoi de l'affaire à l'arbitre, l'Office diffère le renvoi jusqu'au prononcé de la décision sur la demande.

### **Soutien**

(2) À la demande de l'arbitre, l'Office lui offre, moyennant remboursement des frais, le soutien administratif, technique et juridique voulu.

### **Décision portant atteinte à l'arbitrage**

**162.1** S'il rend une décision ou prend un arrêté sur une demande présentée par un transporteur relativement à une affaire soumise à l'Office pour arbitrage avant que l'arbitre en soit saisi et que la décision ou l'arrêté porte atteinte à l'arbitrage, l'Office peut, par arrêté, en plus de tout autre arrêté qu'il peut prendre ou de toute autre décision qu'il peut rendre, mettre fin à l'arbitrage, l'assujettir aux conditions qu'il fixe ou annuler la décision de l'arbitre.

### **Procédure**

**163.** (1) L'Office peut établir les règles de procédure applicables à l'arbitrage dans les cas où les parties et l'arbitre ne peuvent s'entendre sur la procédure.

### **Disposition générale**

(2) L'arbitre mène l'arbitrage aussi rapidement que possible et, sous réserve des règles visées au

### **Delay in referral**

(1.2) If the shipper consents to an application referred to in subsection (1) being heard before the matter is referred to an arbitrator, the Agency shall defer referring the matter until the application is dealt with.

### **Assistance by Agency**

(2) The Agency may, at the request of the arbitrator, provide administrative, technical and legal assistance to the arbitrator on a cost recovery basis.

### **Decision or order affecting a matter being arbitrated**

**162.1** The Agency may, in addition to any other decision or order it may make, order that an arbitration be discontinued, that it be continued subject to the terms and conditions that the Agency may fix or that the decision of the arbitrator be set aside if

(a) the Agency makes a decision or an order arising out of an application that is in respect of a matter submitted to the Agency for a final offer arbitration and that is filed by a carrier before the matter is referred to arbitration; and

(b) the decision or order affects the arbitration.

### **Procedure**

**163.** (1) In the absence of an agreement by the arbitrator and the parties as to the procedure to be followed, a final offer arbitration shall be governed by the rules of procedure made by the Agency.

### **Procedure generally**

(2) The arbitrator shall conduct the arbitration proceedings as expeditiously as possible and,

paragraphe (1), de la manière qu'il estime la plus indiquée dans les circonstances.

### **Échange de renseignements**

(3) Dans les quinze jours suivant le renvoi de l'affaire à un arbitre, les parties s'échangent les renseignements qu'elles ont l'intention de présenter à l'arbitre à l'appui de leurs dernières offres.

### **Interrogatoires**

(4) Dans les sept jours suivant réception des renseignements visés au paragraphe (3), chaque partie peut adresser à l'autre des interrogatoires écrits auxquels il doit être répondu dans les quinze jours suivant leur réception.

### **Information dissimulée**

(5) Si une partie dissimule de façon déraisonnable des renseignements que l'arbitre juge ultérieurement pertinents, l'arbitre tient compte de cette dissimulation dans sa décision.

### **Renseignements à prendre en considération**

**164.** (1) Dans un cas d'arbitrage entre un expéditeur et un transporteur, l'arbitre tient compte des renseignements que lui fournissent les parties à l'appui de leurs dernières offres et, sauf accord entre les parties à l'effet de restreindre la quantité des renseignements à fournir à l'arbitre, des renseignements supplémentaires que celles-ci lui ont fournis à sa demande.

### **Éléments à prendre en considération**

(2) Sauf accord entre les parties à l'effet contraire, l'arbitre tient également compte de la possibilité pour l'expéditeur de faire appel à un autre mode de transport efficace, bien adapté et

subject to the procedure referred to in subsection (1), in the manner the arbitrator considers appropriate having regard to the circumstances of the matter.

### **Exchange of information**

(3) Within fifteen days after the Agency refers a matter for arbitration, the parties shall exchange the information that they intend to submit to the arbitrator in support of their final offers.

### **Interrogatories**

(4) Within seven days after receipt of the information referred to in subsection (3), each party may direct interrogatories to the other, which shall be answered within fifteen days after their receipt.

### **Withholding of information**

(5) If a party unreasonably withholds information that the arbitrator subsequently deems to be relevant, that withholding shall be taken into account by the arbitrator in making a decision.

### **Arbitration information**

**164.** (1) The arbitrator shall, in conducting a final offer arbitration between a shipper and a carrier, have regard to the information provided to the arbitrator by the parties in support of their final offers and, unless the parties agree to limit the amount of information to be provided, to any additional information that is provided by the parties at the arbitrator's request.

### **Arbitration considerations**

(2) Unless the parties agree otherwise, in rendering a decision the arbitrator shall have regard to whether there is available to the shipper an alternative, effective, adequate and

concurrentiel, des marchandises en question ainsi que de tout autre élément utile.

### **Procédure sommaire**

**164.1** Si l'Office établit que la valeur des frais de transport de marchandises visés par la dernière offre d'un expéditeur présentée conformément au paragraphe 161.1(1) est d'au plus 750 000 \$, les articles 163 et 164 ne s'appliquent pas et l'affaire soumise à l'arbitrage est entendue selon la procédure sommaire ci-après, sauf si l'expéditeur a indiqué à l'Office son intention contraire lors de la présentation de l'offre :

- a)* l'expéditeur et le transporteur disposent de sept jours à compter du renvoi de l'affaire à l'arbitrage pour déposer une réponse à la dernière offre de l'autre partie;
- b)* sous réserve de l'alinéa *c)*, l'arbitre rend sa décision sur le fondement des dernières offres et des réponses des parties;
- c)* s'il l'estime nécessaire, l'arbitre peut inviter les parties à lui présenter oralement des observations ou à comparaître devant lui pour lui fournir des renseignements.

### **Décision de l'arbitre**

**165.** (1) L'arbitre rend sa décision en choisissant la dernière offre de l'expéditeur ou celle du transporteur.

### **Décision de l'arbitre**

(2) La décision de l'arbitre est rendue :

- a)* par écrit;

competitive means of transporting the goods to which the matter relates and to all considerations that appear to the arbitrator to be relevant to the matter.

### **Summary process**

**164.1** If the Agency determines that a shipper's final offer submitted under subsection 161.1(1) involves freight charges in an amount of not more than \$750,000 and the shipper did not indicate a contrary intention when submitting the offer, sections 163 and 164 do not apply and the arbitration shall proceed as follows:

- (a)* within seven days after a matter is referred to an arbitrator, the shipper and the carrier may file with the arbitrator a response to the final offer of the other party;
- (b)* subject to paragraph *(c)*, the arbitrator shall decide the matter on the basis of the final offers and any response filed under paragraph *(a)*; and
- (c)* if the arbitrator considers it necessary, the arbitrator may invite the parties to make oral representations or may ask the parties to appear before him or her to provide further information.

### **Decision of arbitrator**

**165.** (1) The decision of the arbitrator in conducting a final offer arbitration shall be the selection by the arbitrator of the final offer of either the shipper or the carrier.

### **Requirements re decision**

(2) The decision of the arbitrator shall

- (a)* be in writing;

b) sauf accord entre les parties à l'effet contraire, dans les soixante jours suivant la date de réception par l'Office de la demande d'arbitrage ou, dans le cas de la demande entendue conformément à l'article 164.1, dans les trente jours suivant cette date;

c) sauf accord entre les parties à l'effet contraire, de manière à être applicable à celles-ci pendant un an, ou le délai inférieur indiqué, eu égard aux négociations ayant eu lieu entre les parties avant l'arbitrage.

### **Insertion dans le tarif**

(3) Le transporteur inscrit, sans délai après la décision de l'arbitre, les prix ou conditions liés à l'acheminement des marchandises choisis par l'arbitre dans un tarif du transporteur, sauf si, dans les cas où celui-ci a droit de ne pas dévoiler les prix ou conditions, les parties à l'arbitrage conviennent de les inclure dans un contrat confidentiel conclu entre les parties.

### **Motivation de la décision**

(4) La décision de l'arbitre n'énonce pas les motifs.

### **Motivation de la décision**

(5) Sur demande de toutes les parties à l'arbitrage présentée dans les trente jours suivant la décision de l'arbitre ou, dans le cas de la demande entendue conformément à l'article 164.1, dans les sept jours suivant la décision, l'arbitre donne par écrit les motifs de sa décision.

### **Application de la décision**

(6) Sauf accord entre les parties à l'effet contraire :

(b) unless the parties agree otherwise, be rendered within 60 days or, in the case of an arbitration conducted in accordance with section 164.1, 30 days after the date on which the submission for the final offer arbitration was received by the Agency; and

(c) unless the parties agree otherwise, be rendered so as to apply to the parties for a period of one year or any lesser period that may be appropriate, having regard to the negotiations between the parties that preceded the arbitration.

### **Incorporation in tariff**

(3) The carrier shall, without delay after the arbitrator's decision, set out the rate or rates or the conditions associated with the movement of goods that have been selected by the arbitrator in a tariff of the carrier, unless, where the carrier is entitled to keep the rate or rates or conditions confidential, the parties to the arbitration agree to include the rate or rates or conditions in a contract that the parties agree to keep confidential.

### **Reasons not required**

(4) No reasons shall be set out in the decision of the arbitrator.

### **Reasons may be requested**

(5) The arbitrator shall, if requested by all of the parties to the arbitration within 30 days or, in the case of an arbitration conducted in accordance with section 164.1, seven days after the decision of the arbitrator, give written reasons for the decision.

### **Application of decision**

(6) Except where both parties agree otherwise,

*a)* la décision de l'arbitre est définitive et obligatoire, s'applique aux parties à compter de la date de la réception par l'Office de la demande d'arbitrage présentée par l'expéditeur et, aux fins de son exécution, est assimilée à un arrêté de l'Office;

*b)* l'arbitre indique dans la décision les intérêts, au taux raisonnable qu'il fixe, à payer sur les sommes qui, par application de l'alinéa *a)*, sont en souffrance depuis la date de la demande jusqu'à celle du paiement.

### **Paiement**

(7) Les montants exigibles visés à l'alinéa (6)*b)* sont payables sans délai à qui y a droit.

### **Honoraires de l'arbitre**

**166.** (1) L'Office peut fixer les honoraires à verser à l'arbitre pour l'arbitrage et les frais afférents.

### **Paiement des frais et honoraires**

(2) Les honoraires fixés en vertu du paragraphe (1), les frais de préparation des motifs demandés en application du paragraphe 165(5) et ceux relatifs au soutien administratif, technique et juridique offert à l'arbitre par l'Office au titre du paragraphe 162(2) sont à la charge de l'expéditeur et du transporteur en parts égales, même dans les cas d'abandon des procédures prévus par l'article 168.

*(a)* the decision of the arbitrator on a final offer arbitration shall be final and binding and be applicable to the parties as of the date on which the submission for the arbitration was received by the Agency from the shipper, and is enforceable as if it were an order of the Agency; and

*(b)* the arbitrator shall direct in the decision that interest at a reasonable rate specified by the arbitrator shall be paid to one of the parties by the other on moneys that, as a result of the application of paragraph *(a)*, are owed by a party for the period between the date referred to in that paragraph and the date of the payment.

### **Payment by party**

(7) Moneys and interest referred to in paragraph (6)*(b)* that are owed by a party pursuant to a decision of the arbitrator shall be paid without delay to the other party.

### **Arbitration fees**

**166.** (1) The Agency may fix the fee to be paid to an arbitrator for the costs of, and the services provided by, the arbitrator in final offer arbitration proceedings.

### **Payment of fees and costs**

(2) The shipper and the carrier shall share equally, whether or not the proceedings are terminated pursuant to section 168, in the payment of the fee fixed under subsection (1) and in the cost

*(a)* borne by the Agency for administrative, technical and legal services provided to the arbitrator pursuant to subsection 162(2); and

*(b)* of the preparation of any reasons requested pursuant to subsection 165(5).

### **Caractère confidentiel**

**167.** La partie à un arbitrage qui désire que des renseignements relatifs à celui-ci demeurent confidentiels en avise l'Office et :

- a)* l'Office et l'arbitre prennent toutes mesures justifiables pour éviter que les renseignements soient divulgués soit de leur fait, soit au cours des procédures d'arbitrage à quiconque autre que les parties;
- b)* les motifs des décisions donnés en application du paragraphe 165(5) ne peuvent faire état des renseignements que les parties à un contrat sont convenues de garder confidentiels.

### **Abandon des procédures**

**168.** Dans les cas où, avant la décision de l'arbitre, les parties avisent l'Office ou l'arbitre qu'elles s'accordent pour renoncer à l'arbitrage, les procédures sont abandonnées sur-le-champ.

### **Liste d'arbitres**

**169.** (1) L'Office établit, en consultation avec les représentants des expéditeurs et des transporteurs, une liste de personnes qui acceptent d'agir à titre d'arbitres. La liste indique celles de ces personnes qui ont déclaré avoir des compétences susceptibles de les aider dans le cadre de l'arbitrage et la nature de celles-ci.

### **Listes distinctes**

(2) L'Office peut établir, s'il l'estime indiqué, une liste d'arbitres pour chaque mode de transport.

### **Confidentiality of information**

**167.** Where the Agency is advised that a party to a final offer arbitration wishes to keep matters relating to the arbitration confidential,

- (a)* the Agency and the arbitrator shall take all reasonably necessary measures to ensure that the matters are not disclosed by the Agency or the arbitrator or during the arbitration proceedings to any person other than the parties; and
- (b)* no reasons for the decision given pursuant to subsection 165(5) shall contain those matters or any information included in a contract that the parties agreed to keep confidential.

### **Termination of proceedings**

**168.** Where, before the arbitrator renders a decision on a final offer arbitration, the parties advise the Agency or the arbitrator that they agree that the matter being arbitrated should be withdrawn from arbitration, the arbitration proceedings in respect of the matter shall be immediately terminated.

### **List of arbitrators**

**169.** (1) The Agency shall, from time to time, in consultation with representatives of shippers and carriers, establish a list of persons who agree to act as arbitrators in final offer arbitrations. The list must state which of the persons have indicated that they have expertise that may assist them in conducting final offer arbitrations and the nature of that expertise.

### **List per mode**

(2) A separate list of persons may be established under subsection (1) in respect of each or any mode of transportation, as the Agency considers appropriate.

### **Publication de la liste**

(3) L'Office fait porter la liste d'arbitres à la connaissance des représentants des expéditeurs et des transporteurs dans tout le pays.

### **Publication of list**

(3) The Agency shall have the list of persons made known to representatives of shippers and carriers throughout Canada.

## **2. Déclaration canadienne des droits, L.C. 1960, ch. 44 [reproduite à L.R.C. 1985, app. III]**

### **Interprétation de la législation**

2. Toute loi du Canada, à moins qu'une loi du Parlement du Canada ne déclare expressément qu'elle s'appliquera nonobstant la *Déclaration canadienne des droits*, doit s'interpréter et s'appliquer de manière à ne pas supprimer, restreindre ou enfreindre l'un quelconque des droits ou des libertés reconnus et déclarés aux présentes, ni à en autoriser la suppression, la diminution ou la transgression, et en particulier, nulle loi du Canada ne doit s'interpréter ni s'appliquer comme [...]

*e)* privant une personne du droit à une audition impartiale de sa cause, selon les principes de justice fondamentale, pour la définition de ses droits et obligations;

### **Construction of law**

2. Every law of Canada shall, unless it is expressly declared by an Act of the Parliament of Canada that it shall operate notwithstanding the *Canadian Bill of Rights*, be so construed and applied as not to abrogate, abridge or infringe or to authorize the abrogation, abridgment or infringement of any of the rights or freedoms herein recognized and declared, and in particular, no law of Canada shall be construed or applied so as to [...]

*(e)* deprive a person of the right to a fair hearing in accordance with the principles of fundamental justice for the determination of his rights and obligations;



## ANNEXE « B »

Activité	Date	Nombre de jours
Signification d'un avis d'intention (par. 161(3))	23 juin 2005	-9
Dépôt d'une demande d'arbitrage incluant la dernière offre de l'expéditeur sans mention de sommes d'argent (alinéa 161(2)a))	2 juillet 2005	0
Dépôt de la dernière offre de l'expéditeur et de celle de la compagnie ferroviaire incluant la mention de sommes d'argent (art. 161.1)	12 juillet 2005	10
Nomination d'un arbitre (paragraphe 162(1))	18 juillet 2005	16
Échange de renseignements à l'appui des dernières offres (paragraphe 163(3))	2 août 2005	31
Tenue des interrogatoires (paragraphe 163(4))	9 août 2005	38
Échange des réponses aux interrogatoires (paragraphe 163(4))	24 août 2005	53
Tenue de l'audience	30 août 2005 au 2 septembre 2005	59 – 62
Décision (alinéa 165(2)b))	6 septembre 2005	66

**COUR FÉDÉRALE**

**AVOCATS INSCRITS AU DOSSIER**

**DOSSIER :** T-1744-05

**INTITULÉ :** COMPAGNIE DES CHEMINS DE FERS  
NATIONAUX DU CANADA  
demanderesse

WESTERN CANADIAN COAL CORPORATION  
défenderesse

PROCUREUR GÉNÉRAL DU CANADA et  
PROCUREUR GÉNÉRAL DE LA COLOMBIE-  
BRITANNIQUE  
intervenants

**LIEU DE L'AUDIENCE :** MONTRÉAL (QUÉBEC)

**DATE DE L'AUDIENCE :** LES 26 ET 27 MARS 2007

**MOTIFS DU JUGEMENT :** LE JUGE KELEN

**DATE DES MOTIFS :** LE 11 AVRIL 2007

**COMPARUTIONS :**

Raynald Langlois  
Stéphane Nobert  
POUR LA DEMANDERESSE

Louis Zivot  
Forrest C. Hume  
POUR LA DÉFENDERESSE

Bernard Letarte  
POUR L'INTERVENANT  
(PROCUREUR GÉNÉRAL DU CANADA)

Nancy Brown  
POUR L'INTERVENANT  
(PROCUREUR GÉNÉRAL DE LA  
COLOMBIE-BRITANNIQUE)

**AVOCATS INSCRITS AU DOSSIER :**

Langlois Kronstrom Desjardins  
Montréal (Québec)

POUR LA DEMANDERESSE

Lang Michener, LLP  
Vancouver (Colombie-Britannique)

POUR LA DÉFENDERESSE

Forrest C. Hume Law Corporation  
Vancouver (Colombie-Britannique)

POUR LA DÉFENDERESSE

Justice Canada  
Direction du droit commercial  
Ottawa (Ontario)

POUR L'INTERVENANT  
(PROCUREUR GÉNÉRAL DU CANADA)

Minister of Attorney General  
Legal Services Branch  
Constitutional and Administrative Law  
Victoria (Colombie-Britannique)

POUR L'INTERVENANT  
(PROCUREUR GÉNÉRAL DE LA  
COLOMBIE-BRITANNIQUE)