

Date : 20081212

Dossier : A-541-07

Référence : 2008 CAF 395

**CORAM : LE JUGE DÉCARY
LE JUGE LÉTOURNEAU
LE JUGE NOËL**

ENTRE :

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

appellante

et

**MUNICIPALITÉ DE GREENSTONE
et
OFFICE DES TRANSPORTS DU CANADA**

intimés

Audience tenue à Montréal (Québec), le 4 décembre 2008

Jugement rendu à Ottawa (Ontario), le 12 décembre 2008

MOTIFS DU JUGEMENT :

LE JUGE LÉTOURNEAU

Y ONT SOUSCRIT :

**LE JUGE DÉCARY
LE JUGE NOËL**

Date : 20081212

Dossier : A-541-07

Référence : 2008 CAF 395

**CORAM : LE JUGE DÉCARY
LE JUGE LÉTOURNEAU
LE JUGE NOËL**

ENTRE :

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

appelante

et

**MUNICIPALITÉ DE GREENSTONE
et
OFFICE DES TRANSPORTS DU CANADA**

intimés

MOTIFS DU JUGEMENT

LE JUGE LÉTOURNEAU

[1] L'appelante invoque les six moyens suivants pour contester la décision de l'Office des transports du Canada (l'Office) :

- a) l'Office a refusé à l'appelante un traitement équitable et impartial;

- b) l'Office a commis une erreur de droit en ne reconnaissant pas que le retrait de l'intérêt manifesté par la municipalité de Greenstone (la municipalité) le 2 octobre 2006 constituait une renonciation, par la municipalité, à son droit d'acquérir les lignes de chemin de fer en litige;
- c) l'Office a commis une erreur de droit en ne concluant pas que la municipalité était irrecevable à porter plainte devant l'Office du fait de ses agissements;
- d) l'Office a commis une erreur de droit en n'examinant pas les moyens d'irrecevabilité dans les motifs qu'il a exposés pour justifier sa décision;
- e) l'Office a commis une erreur de droit en estimant que, dès lors qu'une ligne de chemin de fer est désignée dans le plan triennal d'une compagnie de chemin de fer conformément à l'article 141 de la *Loi sur les transports au Canada*, L.C. 1996, ch. 10 (la Loi) en tant que ligne dont la compagnie entend cesser l'exploitation, la compagnie ne peut par la suite prendre des mesures pour ne cesser l'exploitation que d'un tronçon de cette ligne à moins de modifier son plan triennal;
- f) l'Office a commis une erreur de droit en concluant que l'annonce exigée au paragraphe 143(1) de la Loi et les mesures à prendre devaient nécessairement inclure la totalité de la ligne de chemin de fer qui figurait au plan triennal et dont la compagnie entendait cesser l'exploitation.

[2] L'appelante allègue par ailleurs que les erreurs susmentionnées aux alinéas b) à f) constituent des erreurs de compétence. Comme d'habitude, les parties ne s'entendent pas sur la norme de contrôle à appliquer à la décision de l'Office.

[3] Il est utile à ce stade-ci, de reproduire les dispositions pertinentes de la Loi qui s'appliquaient au moment des faits :

Révision et appel

Review and Appeal

Appel

Appeal from Agency

41. (1) Tout acte — décision, arrêté, règle ou règlement — de l'Office est susceptible d'appel devant la Cour d'appel fédérale sur une question de droit ou de compétence, avec l'autorisation de la cour sur demande présentée dans le mois suivant la date de l'acte ou dans le délai supérieur accordé par un juge de la cour en des circonstances spéciales, après notification aux parties et à l'Office et audition de ceux d'entre eux qui comparaissent et désirent être entendus.

41. (1) An appeal lies from the Agency to the Federal Court of Appeal on a question of law or a question of jurisdiction on leave to appeal being obtained from that Court on application made within one month after the date of the decision, order, rule or regulation being appealed from, or within any further time that a judge of that Court under special circumstances allows, and on notice to the parties and the Agency, and on hearing those of them that appear and desire to be heard.

Délai

Time for making appeal

(2) Une fois l'autorisation obtenue en application du paragraphe (1), l'appel n'est admissible que s'il est interjeté dans les soixante jours suivant le prononcé de l'ordonnance l'autorisant.

(2) No appeal, after leave to appeal has been obtained under subsection (1), lies unless it is entered in the Federal Court of Appeal within sixty days after the order granting leave to appeal is made.

Pouvoirs de la cour

Powers of Court

(3) L'appel est mené aussi rapidement que possible; la cour peut l'entendre en faisant toutes inférences non incompatibles avec les faits formellement établis par l'Office et nécessaires pour décider de la question de

(3) An appeal shall be heard as quickly as is practicable and, on the hearing of the appeal, the Court may draw any inferences that are not inconsistent with the facts expressly found by the Agency and that are

droit ou de compétence, selon le cas.

necessary for determining the question of law or jurisdiction, as the case may be.

Plaidoirie de l'Office

Agency may be heard

(4) L'Office peut plaider sa cause à l'appel par procureur ou autrement.

(4) The Agency is entitled to be heard by counsel or otherwise on the argument of an appeal.

SECTION V

DIVISION V

TRANSFERTS ET CESSATION DE L'EXPLOITATION DE LIGNES

TRANSFERRING AND DISCONTINUING THE OPERATION OF RAILWAY LINES

Définition de « ligne »

Definition of "railway line"

140. (1) Dans la présente section, «ligne » vise la ligne de chemin de fer entière ou un tronçon seulement, mais non une voie de cour de triage, une voie d'évitement ou un épi, ni une autre voie auxiliaire d'une ligne de chemin de fer.

140. (1) In this Division, "railway line" includes a portion of a railway line, but does not include

(a) a yard track, siding or spur; or

(b) other track auxiliary to a railway line.

Décision

Determination

(2) L'Office peut décider, comme question de fait, ce qui constitue une voie de cour de triage, une voie d'évitement ou un épi, ou une autre voie auxiliaire d'une ligne de chemin de fer.

(2) The Agency may determine as a question of fact what constitutes a yard track, siding, spur or other track auxiliary to a railway line.

Plan triennal

Three-year plan

141. (1) Chaque compagnie de chemin de fer est tenue d'adopter et de mettre à jour un plan énumérant, pour les trois années suivantes, les lignes qu'elle entend continuer à exploiter et celles dont elle entend cesser l'exploitation.

141. (1) A railway company shall prepare and keep up to date a plan indicating for each of its railway lines whether it intends to continue to operate the line or whether, within the next three years, it intends to take steps to discontinue operating the line.

Accès au plan

Public availability of plan

(2) Le plan peut être consulté à ceux de ses bureaux que la compagnie désigne.

(2) The railway company shall make the plan available for public inspection in offices of the company that it designates

| | |
|--|--|
| | for that purpose. |
| Transfert d'une ligne | When sale, etc., permitted |
| (3) Une compagnie de chemin de fer peut transférer, notamment par vente ou bail, ses droits de propriété ou d'exploitation sur une ligne en vue de la continuation de l'exploitation. | (3) A railway company may sell, leave or otherwise transfer its railway lines, or its operating interest in its lines, for continued operation. |
| Obligation en cas de transfert | Continued operation of a portion of a line |
| (4) La compagnie de chemin de fer qui transfère, notamment par vente ou bail, ses droits de propriété ou d'exploitation sur une partie d'un embranchement tributaire du transport du grain mentionné à l'annexe I à une personne qui entend l'exploiter doit continuer d'exploiter la portion restante pendant les trois ans suivant le transfert, sauf si le ministre conclut que cela n'est pas dans l'intérêt public. | (4) A railway company that sells, leases or otherwise transfers a portion of a grain-dependent branch line listed in Schedule I, or its operating interest in such a portion, to a person who intends to operate the portion shall continue to operate the remaining portion for three years, unless the Minister determines that it is not in the public interest for the company to do so. |
| Étapes à suivre | Compliance with steps for discontinuance |
| 142. (1) La compagnie de chemin de fer qui entend cesser d'exploiter une ligne suit les étapes prescrites par la présente section. | 142. (1) A railway company shall comply with the steps described in this Division before discontinuing operating a railway line. |
| Réserve | Limitation |
| (2) Elle ne peut cesser d'exploiter une ligne que si son intention de ce faire a figuré au plan pendant au moins douze mois. | (2) A railway company shall not take steps to discontinue operating a railway line before the company's intention to discontinue operating the line has been indicated in its plan for at least 12 months. |
| Groupes communautaires | Community-based groups |
| (3) Si le gouvernement fédéral, un gouvernement provincial, une administration municipale ou un groupe communautaire appuyé par écrit par un tel gouvernement ou une telle administration a informé par écrit une compagnie de chemin | (3) Subsection (2) does not apply and a railway company shall without delay take the steps described in section 143 if (a) the federal government, a provincial, municipal or district government or a |

de fer qu'il serait intéressé à acquérir, en vue d'en continuer l'exploitation, tout ou partie d'un embranchement tributaire du transport du grain mentionné à l'annexe I et figurant dans le plan de la compagnie à titre de ligne dont elle a l'intention de cesser, en tout ou en partie, l'exploitation, le paragraphe (2) ne s'applique pas et la compagnie doit sans délai suivre les étapes visées à l'article 143.

community-based group endorsed in writing by such a government has written to the company to express an interest in acquiring all or a portion of a grain-dependent branch line that is listed in Schedule I for the purpose of continuing to operate that line or portion of a line; and

(b) that line or portion of a line is indicated on the company's plan as being a line or a portion of a line that the company intends to take steps to discontinue operating.

Publicité

Advertisement of availability of railway line for continued rail operations

143. (1) La compagnie fait connaître le fait que le droit de propriété ou d'exploitation sur la ligne peut être transféré en vue de la continuation de l'exploitation et, à défaut de transfert, son intention de cesser l'exploitation.

143. (1) The railway company shall advertise the availability of the railway line, or any operating interest that the company has in it, for sale, lease or other transfer for continued operation and its intention to discontinue operating the line if it is not transferred.

Contenu

Content of advertisement

(2) L'annonce comporte la description de la ligne et les modalités du transfert, notamment par vente ou cession, du droit de propriété ou d'exploitation de celle-ci, et énonce les étapes préalables à la cessation, la mention qu'elle vise quiconque est intéressé à acquérir, notamment par achat ou prise à bail, les droits de propriété ou d'exploitation de la compagnie en vue de poursuivre l'exploitation de la ligne, ainsi que le délai, d'au moins soixante jours suivant sa première publication, donné aux intéressés pour manifester, par écrit, leur intention.

(2) The advertisement must include a description of the railway line and how it or the operating interest is to be transferred, whether by sale, lease or otherwise, and an outline of the steps that must be taken before the operation of the line may be discontinued, including

(a) a statement that the advertisement is directed to persons interested in buying, leasing or otherwise acquiring the railway line, or the railway company's operating interest in it, for the purpose of continuing railway operations; and

(b) the date by which interested persons must make their interest known in writing to the company, but that date must be at least sixty days after the first publication of the advertisement.

VIA Rail

(3) L'annonce doit aussi mentionner toute entente conclue entre la compagnie et VIA Rail Canada Inc. sur l'exploitation d'un service passager sur une ligne de la compagnie si VIA Rail notifie à celle-ci son consentement à la cession des droits et obligations de la compagnie au cessionnaire éventuel du droit de propriété ou d'exploitation sur la ligne.

Communication

144. (1) La compagnie est tenue de communiquer la procédure d'examen et d'acceptation des offres à l'intéressé qui a manifesté son intention conformément à l'annonce.

Examen

(2) Si l'annonce fait état d'une entente visée au paragraphe 143(3), la compagnie doit, dans le cadre de l'examen, considérer si l'éventuel acquéreur entend assumer les droits et obligations découlant de l'entente relativement à la ligne.

Négociation

(3) Elle est tenue de négocier de bonne foi avec l'intéressé conformément à cette procédure et ce dernier est tenu de négocier de bonne foi avec elle.

Valeur nette de récupération

(3.1) L'Office peut, à la demande d'une partie à la négociation, déterminer la valeur nette de récupération de la ligne et, s'il est

Agreement with VIA Rail

(3) The advertisement must also disclose the existence of any agreement between the railway company and VIA Rail Canada Inc. in respect of the operation of a rail passenger service on the railway line if VIA Rail advises the railway company that it agrees to the transfer of the company's rights and obligations under the agreement to any person to whom the line, or the company's operating interest in it, is transferred..

Disclosure of process

144. (1) The railway company shall disclose the process it intends to follow for receiving and evaluating offers to each interested person who makes their interest known in accordance with the advertisement.

Evaluation of offers

(2) If the advertisement has disclosed the existence of an agreement mentioned in subsection 143(3), the railway company shall, in evaluating each offer, consider whether the offeror is willing to assume the company's rights and obligations under the agreement in respect of the railway line.

Negotiation in good faith

(3) The railway company shall negotiate with an interested person in good faith and in accordance with the process it discloses and the interested person shall negotiate with the company in good faith.

Net salvage value

(3.1) The Agency may, on application by a party to a negotiation, determine the net salvage value of the railway line and may,

d'avis que la compagnie de chemin de fer a retiré une partie de l'infrastructure se rapportant à la ligne en vue de réduire le trafic, déduire de cette valeur la somme qu'il estime équivalente au coût de remplacement de l'infrastructure retirée. Le demandeur est tenu de rembourser à l'Office les frais afférents à la demande.

if it is of the opinion that the railway company has removed any of the infrastructure associated with the line in order to reduce traffic on the line, deduct from the net salvage value the amount that the Agency determines is the cost of replacing the removed infrastructure. The party who made the application shall reimburse the Agency its costs associated with the application.

Délai

Time limit for agreement

(4) La compagnie dispose, pour conclure une entente, d'un délai de six mois à compter de l'expiration du délai prévu par l'annonce.

(4) The railway company has six months to reach an agreement after the final date stated in the advertisement for persons to make their interest known.

Continuation de l'exploitation

Decision to continue operating a railway line

(5) À défaut d'entente dans les six mois, elle peut décider de poursuivre l'exploitation de la ligne, auquel cas elle n'est pas tenue de se conformer à l'article 145, mais doit modifier son plan en conséquence.

(5) If an agreement is not reached within the six months, the railway company may decide to continue operating the railway line, in which case it is not required to comply with section 145, but shall amend its plan to reflect its decision.

Défaut par le chemin de fer de négocier de bonne foi

Remedy if bad faith by a railway company

(6) Saisi d'une plainte écrite formulée par l'intéressé, l'Office peut, s'il conclut que la compagnie ne négocie pas de bonne foi et que le transfert à l'intéressé, notamment par vente ou bail, des droits de propriété ou d'exploitation sur la ligne en vue de la continuation de son exploitation serait commercialement équitable et raisonnable pour les parties, ordonner à la compagnie de conclure avec l'intéressé une entente pour effectuer ce transfert et prévoyant les modalités d'exploitation relativement à l'interconnexion du trafic, selon les modalités qu'il précise, notamment la remise d'une contrepartie.

(6) If, on complaint in writing by the interested person, the Agency finds that the railway company is not negotiating in good faith and the Agency considers that a sale, lease or other transfer of the railway line, or the company's operating interest in the line, to the interested person for continued operation would be commercially fair and reasonable to the parties, the Agency may order the railway company to enter into an agreement with the interested person to effect the transfer and with respect to operating arrangements for the interchange of traffic, subject to the terms and conditions, including consideration, specified by the Agency.

Défaut par l'intéressé de négociier de bonne foi Remedy if bad faith by an interested person

(7) Saisi d'une plainte écrite formulée par la compagnie, l'Office peut décider que la compagnie n'est plus tenue de négocier avec l'intéressé s'il conclut que celui-ci ne négocie pas de bonne foi. (7) If, on complaint in writing by the railway company, the Agency finds that the interested person is not negotiating in good faith, the Agency may order that the railway company is no longer required to negotiate with the person.

Offre aux gouvernements et administrations Offer to governments

145. (1) La compagnie est tenue d'offrir aux gouvernements ou administrations municipales de leur transférer tous ses intérêts à leur valeur nette de récupération ou moins si personne ne manifeste d'intérêt ou aucune entente n'est conclue dans le délai prescrit ou si le transfert n'est pas complété conformément à l'entente. **145.** (1) The railway company shall offer to transfer all of its interest in the railway line to the governments mentioned in this section for not more than its net salvage value to be used for any purpose if

(a) no person makes their interest known to the railway company, or no agreement with an interested person is reached, within the required time; or

(b) an agreement is reached within the required time, but the transfer is not completed in accordance with the agreement.

Précision Which governments receive offer

(2) L'offre doit être faite au ministre si la ligne franchit les limites d'une province ou les frontières du Canada, une réserve ou une terre ayant déjà été une réserve au sens du paragraphe 2(1) de la *Loi sur les Indiens* ou une terre faisant l'objet d'un accord – entre la compagnie et le ministre – ayant pour but le règlement de transport et au greffier, ou à un premier dirigeant, de chaque administration municipale, dont la ligne franchit le territoire. Cette offre est faite simultanément à toutes les personnes en cause. (2) After the requirement to make the offer arises, the railway company shall send it simultaneously

(a) to the Minister if the railway line passes through

(i) more than one province or outside Canada,

(ii) land that is or was a reserve, as defined in subsection 2(1) of the *Indian Act*, or
(iii) land that is the subject of an agreement entered into by the railway company and the Minister for the settlement of aboriginal land claims

(b) to the minister responsible for transportation matters in the government of

| | |
|---|--|
| | each province through which the railway line passes through; and |
| | (c) to the clerk or other senior administrative officer of each municipal or district government through whose territory the railway line passes. |
| Délai d'acceptation | Time limits for acceptance |
| (3) Les gouvernements ou administrations municipales disposent, après sa réception de l'offre par son destinataire, des délais suivants pour l'accepter : | (3) After the offer is received |
| a) trente jours pour le gouvernement fédéral; | (a) by the Minister, the Government of Canada may accept it within thirty days; |
| b) trente jours pour le gouvernement provincial, mais si le gouvernement fédéral n'accepte pas l'offre qui lui est d'abord faite, chaque gouvernement provincial visé dispose de trente jours supplémentaires une fois expiré le délai mentionné à l'alinéa a); | (b) by a provincial minister, the government of the province may accept it within thirty days, unless the offer is received by the Minister, in which case the government of each province may accept it within an additional thirty days after the end of the period mentioned in paragraph (a) if it is not accepted under that paragraph; and |
| c) trente jours pour chaque administration municipale, une fois expirés les délais mentionnés aux alinéas a) ou b). | (c) by a municipal or district government, it may accept it within an additional thirty days after the end of the period or periods for acceptance under paragraphs (a) and (b), if it is not accepted under those paragraphs. |
| Acceptation | Communication and notice of acceptance |
| (4) La communication, par écrit, de l'acceptation à la compagnie de chemin de fer éteint le droit des autres intéressés; celle-ci leur notifie aux gouvernements et administrations l'acceptation de l'offre. | (4) Once a government communicates its written acceptance of the offer to the railway company, the right of any other government to accept the offer is extinguished and the railway company must notify the other governments of the acceptance. |
| Valeur nette de récupération | Net salvage value |
| (5) En cas de désaccord, à l'expiration des | (5) If a government accepts the offer, but |

quatre-vingt-dix jours suivant l'acceptation de l'offre, sur la valeur nette de récupération, l'Office la détermine, sur demande d'une des parties.

cannot agree with the railway company on the net salvage value within ninety days after the acceptance, the Agency may, on the application of the government or the railway company, determine the net salvage value.

Cessation d'exploitation

Discontinuation

146. (1) Lorsqu'une compagnie de chemin de fer s'est conformée au processus établi en vertu des articles 143 à 145, sans qu'une convention de transfert d'une ligne de chemin de fer n'en résulte, la compagnie de chemin de fer peut mettre fin à l'exploitation de la ligne pourvu qu'elle en avise l'Office. Par la suite, la compagnie de chemin de fer n'a aucune obligation, en vertu de la présente loi, relativement à l'exploitation de la ligne ni aucune obligation à l'égard de l'utilisation de la ligne par VIA Rail Canada Inc.

146. (1) Where a railway company has complied with the process set out in sections 143 to 145, but an agreement for the sale, lease or other transfer of the railway line or an interest therein is not entered into through that process, the railway company may discontinue operating the line on providing notice thereof to the Agency. Thereafter, the railway company has no obligations under this Act in respect of the operation of the railway line and has no obligations with respect to any operations by VIA Rail Canada Inc. over the railway line.

Non-obligation

No obligation

(2) En cas d'aliénation par la compagnie de chemin de fer de la ligne ou de droits qu'elle y détient, en vertu d'une convention résultant du processus établi en vertu des articles 143 à 145 ou autrement, la compagnie de chemin de fer cessionnaire n'a plus d'obligation en vertu de la présente loi relativement à l'exploitation de la ligne de chemin de fer ou à son utilisation par la VIA Rail Canada Inc. depuis la date de signature de l'acte d'aliénation.

(2) If the railway line, or any interest of the railway company therein, is sold, leased or otherwise transferred by an agreement entered into through the process prescribed by sections 143 to 145 or otherwise, the railway company that conveyed the railway line has no obligations under this Act in respect of the operation of the railway line as and from the date the sale, lease or other transfer was completed and has no obligations with respect to any operations by VIA Rail Canada Inc. over the railway line as and from that date.

Indemnisation

Compensation

146.1 (1) La compagnie de chemin de fer qui cesse d'exploiter un embranchement tributaire du transport du grain mentionné à l'annexe I, ou une partie d'un tel embranchement, passant dans une municipalité doit faire à celle-ci trois

146.1 (1) A railway company that discontinues operating a grain-dependent branch line listed in Schedule I, or a portion of one, that is in a municipality or district shall, commencing on the date on which notice was provided under subsection

versements annuels à compter de la date où elle avise l'Office en application du paragraphe 146(1). Chaque versement est égal au produit de 10 000 \$ et du nombre de milles de l'embranchement ou de la partie d'embranchement sur le territoire de la municipalité.

146(1), make three annual payments to the municipality or district in the amount equal to \$10,000 for each mile of the line or portion in the municipality or district.

LES FAITS ET LA PROCÉDURE

[4] La municipalité n'a pas participé au présent appel. Conformément à l'ordonnance prononcée le 25 mars 2008 par la juge Sharlow, l'Office, qui avait déposé un avis de comparution, a été joint à l'instance à titre d'intimé.

[5] Le 6 décembre 2004, l'appelante a fait connaître dans son plan triennal de réseau ferroviaire (le Plan) son intention de cesser l'exploitation d'un tronçon de la subdivision Kinghorn situé dans la province d'Ontario. Suivant le Plan, la compagnie cesserait l'exploitation de la voie entre les points miliars 0,00 et 195,60 (voir le dossier d'appel, onglet 3, à la page 20).

[6] Le Plan a été révisé le 19 octobre 2006. Il précisait que l'appelante cesserait l'exploitation de la ligne de chemin de fer entre les points miliars 1,70 et 193,00 (*idem*, à la page 31)).

[7] Conformément à l'article 143 de la Loi, l'appelante a fait paraître dans des journaux nationaux et locaux un avis de cessation d'exploitation de ligne de chemin de fer (l'avis) qui comportait une description du tronçon dont elle entendait cesser l'exploitation ainsi qu'une invitation aux éventuels acheteurs à manifester leur intérêt.

[8] L'avis comportait une description du tronçon qui était différente de celle qui figurait dans le plan révisé. Voici le texte de la description :

Subdivision Kinghorn, province d'Ontario
le tronçon de la subdivision Kinghorn à partir d'un point situé près de Longlac (point miliaire 1,7) jusqu'à un point situé près de Red Rock (point miliaire 130,0);

le tronçon de la subdivision Kinghorn à partir d'un point situé près de la rivière Black Sturgeon (point miliaire 138,1) jusqu'à un point situé près de Thunder Bay (point miliaire 193,0).

[9] Essentiellement, la description soustrayait à la cessation de l'exploitation un tronçon de 8,1 milles compris entre les points miliaires 130,0 et 138,1 (*idem*, onglet 4, à la page 39).

[10] Au début de mai 2006, la municipalité a fait savoir par écrit à l'appelante qu'elle était intéressée à acquérir la ligne (*idem*, onglet 5, à la page 41). À la suite de discussions entre les deux parties, l'appelante a été informée le 2 octobre 2006 que ni la municipalité ni la Greenstone Economic Development Corporation, qui, conjointement avec la municipalité, avait manifesté son intérêt à acquérir la ligne, ne soumettraient d'offre d'acquisition (*idem*, onglet 15, à la page 70).

[11] Toutefois, dans cette lettre à l'appelante, la municipalité s'est réservée le droit d'acquérir la ligne à sa valeur nette de récupération une fois que la ligne aurait été offerte aux gouvernements et administrations conformément à l'article 145 de la Loi (*idem*).

[12] L'appelante a entrepris d'offrir en vente aux divers gouvernements mentionnés à l'article 145 de la Loi ses intérêts dans la ligne de chemin de fer pour une contrepartie ne devant pas excéder sa valeur nette de récupération (*idem*, onglet 17, aux pages 72 à 85).

[13] Le 2 mars 2007, la municipalité a écrit à l'Office pour lui manifester son intérêt à acquérir la ligne de chemin de fer de l'appelante décrite dans l'avis, à savoir un tronçon partant d'un point situé près de Longlac (point miliaire 1,7) jusqu'à un point situé près de Red Rock (point miliaire 130,0) et un tronçon partant d'un point situé près de la rivière Black Sturgeon (point miliaire 138,1) jusqu'à un point situé près de Thunder Bay (point miliaire 193,0), le tout en contrepartie de sa valeur nette de récupération (*idem*, onglet 18, aux pages 86, 87 et 88). Elle réclamait aussi l'aide de l'Office pour déterminer dès que possible la valeur nette de récupération de la ligne ferroviaire.

[14] La lettre du 2 mars a été suivie d'une lettre en date du 13 mars 2007 dans laquelle la municipalité réclamait des éclaircissements de l'Office au sujet des tronçons de la ligne qui étaient effectivement offerts aux gouvernements et aux administrations conformément à l'article 145 de la Loi (*idem*, onglet 20, aux pages 90 et 91). La municipalité signalait de présumées divergences entre le Plan publié sur le site Web de l'appelante et ce que cette dernière lui offrait et offrait à d'autres. Le site Web, qui portait la mention qu'il avait été révisé le 8 février 2007, continuait d'indiquer que l'exploitation de tout le tronçon compris entre les points miliaires 1,7 et 193,0 avait été abandonnée alors que les lettres d'offre de l'appelante en excluait un tronçon de 8,1 milles, soit la distance comprise entre les points miliaires 130,0 et 138,1.

[15] En réponse à la demande d'éclaircissements de la municipalité, l'Office a demandé à l'appelante de formuler des observations au sujet de la demande de la municipalité. La municipalité s'est vue accorder dix jours à compter de la réception des observations de l'appelante pour déposer sa réponse auprès de l'Office et envoyer une copie à l'appelante (*idem*, onglet 21, à la page 93).

[16] En réponse à la demande d'observations de l'Office, l'appelante a, dans une lettre datée du 17 avril 2007, fait valoir qu'il n'existait pas de divergences entre les distances indiquées sur le Plan, les tronçons en vente qui avaient été annoncés dans les journaux et ce qui avait été offert aux gouvernements et aux administrations conformément à l'article 145 de la Loi (*idem*, onglet 22, à la page 96).

[17] Le 9 mai 2007, la municipalité a officiellement porté plainte à l'Office. Elle reprochait à l'appelante de ne pas avoir respecté les exigences de la Loi en n'offrant pas à la municipalité la totalité de la voie ferrée actuellement décrite dans le plan triennal du 6 décembre 2004 (*idem*, onglet 25, à la page 102).

[18] Aucun gouvernement ne s'est montré intéressé à acheter la ligne de chemin de fer. L'appelante a alors avisé l'Office qu'il y aurait cessation de l'exploitation des lignes de chemin de fer à compter du 31 mai 2007.

[19] L'Office a examiné la plainte de la municipalité. Il a rendu sa décision le 13 juillet 2007 et a conclu que l'appelante ne s'était pas conformée au processus établi à la section V de la partie III de

la Loi. Il a ordonné à l'appelante soit de recommencer le processus de transfert et de cessation d'exploitation en révisant son plan triennal, soit de reprendre le processus de transfert et de cessation d'exploitation à partir du dernier changement apporté à la subdivision Kinghorn dans son plan triennal (19 octobre 2006), d'où l'appel de la décision de l'Office.

ANALYSE

La norme de contrôle

[20] Les parties ont plaidé différentes normes de contrôles relativement aux divers moyens d'appel. Comme certains de ces moyens sont sans fondement, il est inutile de se lancer dans un débat abstrait sur la norme de contrôle appropriée. Je vais aborder la question au besoin et lorsque les parties ne s'entendent pas sur la norme applicable.

L'Office a-t-il manqué aux règles de justice naturelle?

[21] Il est acquis aux débats que la norme applicable est celle de la décision correcte. La thèse de l'appelante est que l'Office avait tranché la question avant même d'avoir pris connaissance des observations de l'appelante ou qu'il a donné l'apparence que la question avait déjà été décidée.

[22] L'argument de l'appelante repose sur l'extrait suivant de l'affidavit de M. Iain Angus dont le cabinet d'experts-conseils avait été engagé par la municipalité :

[TRADUCTION] 10. À l'époque où cette lettre a été écrite, j'ai communiqué, pour le compte de la municipalité, à plusieurs reprises avec l'Office au sujet du processus d'évaluation de la VNR et de la possibilité de proroger le délai minimum du processus d'acquisition des gouvernements. Au cours d'une de mes conversations avec l'Office, celui-ci m'a informé que le CN devait offrir en vente, conformément à l'article 145 de la Loi, le même tronçon de la subdivision Kinghorn que celui qu'il avait inscrit dans son plan triennal de réseau ferroviaire du 6 décembre 2004 exigé par l'article 141 de la Loi. L'Office m'a également informé de l'existence d'un précédent de l'Office sur cette question précise.

[Non souligné dans l'original.]

L'appelante se fonde sur le passage souligné.

[23] Suivant la preuve versée au dossier, la municipalité ne connaissait pas bien la procédure, et elle a demandé l'aide de l'Office. C'est dans ce contexte que fut portée à son attention une décision que l'Office avait déjà rendue sur la question mentionnée au dossier. Or, il s'avère que l'appelante affirme maintenant que ces renseignements étaient erronés.

[24] L'affirmation contestée est trop large et trop vague pour permettre de conclure ou d'inférer de façon raisonnable que l'Office avait déjà décidé la question dans le cas de l'appelante. Le souscripteur de l'affidavit n'a pas été contre-interrogé par l'appelante. On ne sait pas qui, à l'Office, a communiqué les renseignements à M. Angus. Ainsi que l'avocate de l'intimé l'explique, aucun tribunal n'avait été constitué à ce moment-là pour examiner le dossier de l'appelante. Il est par ailleurs courant chez les employés des tribunaux administratifs de fournir des renseignements aux membres du public qui leur demandent de l'aide. Je formulerais une conclusion fondée sur de la pure spéculation si je devais conclure que les renseignements portant sur l'existence d'un précédent ont été communiqués par un des membres du tribunal qui a par la suite examiné le dossier de l'appelante. Il serait à la fois erroné et déraisonnable d'accepter l'argument de l'appelante suivant

lequel l'affirmation contestée démontre que l'Office avait tranché ou semblait avoir tranché la question en litige dans le cas de l'appelante.

La municipalité a-t-elle renoncé à son droit d'acquérir les lignes de chemin de fer en litige?

[25] L'argument que la municipalité a renoncé à son droit d'acquérir les lignes de chemin de fer en litige me semble sans fondement. Dans la lettre du 2 octobre 2006 adressée à l'appelante, la municipalité s'est clairement réservée le droit d'acquérir la ligne à sa valeur nette de récupération.

L'Office a-t-il commis une erreur en estimant que, dès lors qu'une ligne de chemin de fer est désignée dans le plan triennal d'une compagnie de chemin de fer conformément à l'article 141 de la Loi en tant que ligne dont la compagnie entend cesser l'exploitation, la compagnie ne peut par la suite prendre des mesures pour ne cesser l'exploitation que d'un tronçon de cette ligne à moins de modifier son plan triennal?

et

L'Office a-t-il commis une erreur en concluant que l'annonce exigée au paragraphe 143(1) de la Loi et les mesures à prendre devaient nécessairement inclure la totalité de la ligne de chemin de fer qui figurait au plan triennal et dont la compagnie entendait cesser l'exploitation?

[26] Citant une de ses décisions antérieures (la décision 542-R-2000 datée du 17 août 2000), l'Office a reconnu qu'une compagnie de chemin de fer peut réviser et modifier ses intérêts dans une ligne ferroviaire en vertu du paragraphe 144(5) de la Loi et modifier son plan. L'Office a toutefois statué que la compagnie de chemin de fer qui agit ainsi doit reprendre depuis le début le processus de cessation d'exploitation prévu à la section V de la Loi. C'est bien ce qui ressort de l'extrait suivant tiré du paragraphe 16 de la décision de l'Office :

[16] Le processus de transfert établi par la section V de la partie III de la LTC dispose que la ligne de chemin de fer qui est décrite dans le plan triennal de la compagnie de chemin de fer en vertu du paragraphe 141(1) de la LTC, annoncée dans un avis de transfert en vertu du paragraphe 143(1) de la LTC, et transférée à un gouvernement ou à une administration municipale selon le paragraphe 145(1) de la LTC doit être la même. Mais cela n'empêche aucunement le CN de modifier ou de réviser ses intérêts suivant le paragraphe 144(5) de la LTC, pourvu qu'il reprenne le processus de cessation d'exploitation depuis le début conformément à la section V de la LTC.

[Non souligné dans l'original.]

[27] Cette conclusion de l'Office découle de son interprétation du paragraphe 142(2) de la Loi.

Par souci de commodité, je reproduis à nouveau le texte de cette disposition :

142.
[...]

(2) Elle ne peut cesser d'exploiter une ligne que si son intention de ce faire a figuré au plan pendant au moins douze mois.

142.
...

(2) A railway company shall not take steps to discontinue operating a railway line before the company's intention to discontinue operating the line has been indicated in its plan for at least 12 months.

a) Portée et objet du paragraphe 142(2)

[28] Il est vrai, comme l'affirme l'appelante, que le projet de loi C-101 déposé à la Chambre des communes le 20 juin 1995 visait à réformer la procédure de transfert et d'abandon alors existante en vue de simplifier et d'abrégier le processus de rationalisation du réseau qui existait pour le rendre plus conforme aux pratiques commerciales, en atténuer l'aspect d'affrontement et le rendre plus propice à la vente ou à la location à de nouveaux exploitants des lignes ferroviaires excédentaires (voir le dossier d'appel, onglet 22, document intitulé *Lignes de chemin de fer : Procédures de cession et d'abandon actuelles et propositions de remplacement avancées dans le projet de*

loi C-101. À la page 2 de ce document, David Johansen, de la Division du droit et du gouvernement, écrit :

En ce qui concerne la rationalisation du réseau ferroviaire, le projet de loi mettrait davantage l'accent sur le développement d'un secteur vigoureux de services sur de courtes distances (transporteurs ferroviaires locaux) que sur l'abandon de lignes ferroviaires sous-utilisées. Le processus simplifié de rationalisation du réseau proposé est donc conçu de manière à encourager la vente ou la location de lignes à des exploitants de services sur de courtes distances. Selon des sources ministérielles, environ les deux tiers des lignes ferroviaires au Canada se prêtent bien au processus de rationalisation et pourraient être exploitées pour assurer des services sur de courtes distances.

[29] Suivant le paragraphe 142(2), une compagnie de chemin de fer ne peut cesser d'exploiter une ligne que si son intention de ce faire a figuré au plan pendant au moins douze mois.

[30] Ce paragraphe a été édicté pour protéger ceux qui seront touchés par la cessation de l'exploitation de la ligne de chemin de fer. Il prévoit le délai dans lequel les personnes physiques, les groupes, les expéditeurs, les investisseurs et les acheteurs éventuels peuvent s'enquérir au sujet de la rentabilité de la ligne et prendre les dispositions matérielles, financières ou autres qui s'imposent pour protéger leurs intérêts respectifs.

[31] Le délai alloué était initialement de deux (2) mois. Il a ensuite été porté à douze (12) mois, en 2000, lors d'une modification introduite par le projet de loi C-34 (L.C. 2000, ch. 16). À cet égard, le ministre, l'honorable David M. Collenette, a fait la déclaration suivante en présentant le projet de loi à la troisième lecture :

... À cause de l'urgence de la situation et de la nécessité d'assurer un certain équilibre dans le système, nous avons inclus dans ce projet de loi des dispositions particulières non

seulement pour permettre aux deux sociétés ferroviaires de réduire leurs coûts, mais aussi pour faciliter le transfert des embranchements pour la poursuite de l'exploitation.

[...]

Nous prolongeons de deux à douze mois la période d'avis qu'une société ferroviaire doit donner avant de pouvoir prendre des mesures pour abandonner une ligne de chemin de fer. Cela donnera plus de temps aux acquéreurs éventuels de chemin de fer secondaire de se manifester. Cela permettra aussi à un groupe communautaire qui est prêt à formuler une offre de prendre l'initiative afin d'abrégier le délai de préavis de douze mois et de prolonger de quatre à six mois la période de négociation. En outre, l'une ou l'autre des parties pourra demander à l'Office des transports du Canada une estimation de la valeur nette de récupération de la ligne durant cette étape. (Voir le Hansard révisé, numéro 114, 36^e Législature, 2^e session, 14 juin 2000.)

[Non souligné dans l'original.]

[32] Le mécanisme mis en place par la section V of la Loi vise à concilier les intérêts des compagnies de chemin de fer et ceux des utilisateurs des lignes abandonnées offertes en vente.

[33] L'Office était conscient de ce double objectif législatif, comme le démontrent les passages suivants de sa décision, aux paragraphes 16 et 19 :

[16] L'Office estime que le fait de changer la nature des intérêts dans la ligne de chemin de fer risque de causer des difficultés indues aux acheteurs éventuels en créant une incertitude quant aux intérêts qui sont bel et bien inclus dans le transfert. Selon l'Office, les compagnies de chemin de fer qui se proposent de transférer une ligne de chemin de fer ou d'en cesser l'exploitation doivent faire preuve de diligence raisonnable en veillant à ce que la nature et l'étendue de tous les intérêts qu'elles désirent transférer ou abandonner soient pleinement représentés et clairement articulés dès le départ, pour éviter de devoir réviser ou modifier l'offre au moment du transfert à un gouvernement ou à une administration municipale.

...

[19] L'Office note que l'un des points saillants de la LTC est d'offrir un processus plus conforme aux pratiques commerciales permettant aux compagnies de chemin de fer de vendre ou de louer leurs lignes excédentaires à de nouveaux exploitants plutôt que de mettre fin au service. Les étapes prévues dans la LTC en vue du transfert ou de la cessation d'exploitation de lignes de chemin de fer ont été établies non seulement pour permettre aux

parties d'envisager la possibilité d'exploiter un chemin de fer d'intérêt local sur la ligne ferroviaire, mais aussi pour permettre aux expéditeurs utilisant la ligne ferroviaire de prendre d'autres dispositions si l'exploitation de la ligne devait cesser et d'offrir aux divers niveaux de gouvernement la possibilité de décider d'acheter ou non la ligne. Le processus prévoit un échéancier suivant lequel les parties intéressées peuvent examiner les options qui s'offrent à elles, et leurs plans peuvent être gênés lorsque l'offre de la « ligne de chemin de fer » est modifiée. Par conséquent, l'Office estime que les divergences ou les changements relativement à la « ligne de chemin de fer » qui apparaissent au cours du processus contreviennent à la volonté du législateur et au sens de la loi.

[Non souligné dans l'original.]

[34] Ce qui m'amène à analyser la principale question qui se pose dans le présent appel, à savoir l'interprétation que l'Office a donnée au paragraphe 142(2) de la Loi.

b) L'interprétation donnée par l'Office au paragraphe 142(2) de la Loi

[35] On trouve aux paragraphes 17 et 18 l'essentiel de la décision de l'Office :

[17] L'Office fait remarquer que dans cette affaire, CN a indiqué dans son plan triennal du 6 décembre 2004 son intention de cesser l'exploitation de la subdivision Kinghorn entre les points miliars 0,0 et 195,6. Toutefois, dans son annonce du 24 avril 2006, conformément à l'article 143 de la LTC, CN a offert à la vente, à la location ou au transfert les tronçons de la subdivision Kinghorn entre les points miliars 1,7 et 130,0 et entre les points miliars 138,1 et 193,0. Puisque la « ligne de chemin de fer » indiquée dans le plan triennal ne correspond pas à la « ligne de chemin de fer » offerte à la vente, à la location ou au transfert, l'Office est d'avis que CN n'a pas respecté le processus de transfert et de cessation d'exploitation établi à la section V de la partie III de la LTC. L'Office estime que les changements apportés à la description de la ligne de chemin de fer faits par CN ont influé sur l'intérêt de la Municipalité à acquérir la ligne de chemin de fer.

[18] L'Office réitère qu'une fois qu'une « ligne de chemin de fer » est indiquée dans le plan triennal, la même ligne de chemin de fer devrait être offerte tout au long des étapes du processus de transfert et de cessation d'exploitation. L'Office estime que le fait de changer les points miliars ou les tronçons de la « ligne de chemin de fer » au cours du processus contrevient au sens de la LTC.

[36] Le raisonnement suivi par l'Office, suivant lequel le délai de 12 mois qui doit s'écouler avant qu'une compagnie de chemin de fer puisse prendre des mesures pour cesser l'exploitation d'une ligne recommence à courir lorsqu'une compagnie apporte des changements à son plan, est compatible avec ses décisions antérieures et avec l'interprétation qu'il a donnée au paragraphe 142(2) de la Loi dans les décisions en question (voir la décision 445-R-1997 en date du 11 juillet 1997, à la page 4, et la décision 542-R-2000, en date du 17 août 2000, aux pages 6 et 7).

[37] L'appelante soutient que l'interprétation que l'Office donne du paragraphe ne tient pas compte du fait que la définition d'une ligne de chemin de fer prévue au paragraphe 140(1) inclut un tronçon de cette ligne. Ainsi, selon l'appelante, il est possible de retrancher des tronçons de la totalité de la ligne annoncée dans le plan triennal. Dans le cas qui nous occupe, comme elle a annoncé son intention de cesser l'exploitation de la ligne entre les points miliars 1,7 et 193,0, l'appelante soutient qu'il lui était loisible de retrancher le tronçon compris entre les points miliars 130,0 et 138,1 dans des annonces subséquentes.

[38] En outre, l'appelante soutient que l'interprétation retenue par l'Office est coûteuse, préjudiciable et demande beaucoup de temps aux compagnies de chemin de fer. En revanche, les acheteurs intéressés ne subiraient aucun préjudice si l'on permettait au processus de cessation de l'exploitation de suivre son cours lorsque des tronçons de la ligne sont retranchés de l'offre initiale parce qu'ils auraient obtenu tous les renseignements utiles au sujet de la cessation de l'exploitation de l'ensemble de la ligne. Ils pourraient alors faire rapidement les rajustements qui s'imposent pour défendre leurs intérêts.

[39] J'estime que la thèse de l'appelante ne tient pas compte d'autres scénarios probables. Il se peut que des personnes qui se sont abstenues de participer au processus en raison de l'ampleur de la cessation de l'exploitation annoncée puissent devenir intéressées si la portée de la cessation de l'exploitation est par la suite réduite et que l'affaire devient plus abordable ou envisageable pour elles. Ces personnes se verraient privées de l'avantage du délai de 12 mois nécessaire pour procéder à leur évaluation et pour prendre les dispositions matérielles et financières nécessaires. Une occasion de poursuivre dans l'intérêt public l'exploitation d'un tronçon de la ligne de chemin de fer pourrait ainsi être perdue. Je suis convaincu que ce n'est pas ce que le législateur désirait.

[40] Compte tenu du libellé du paragraphe 142(2) et de la définition du mot « ligne » au paragraphe 140(1), j'estime que l'interprétation avancée par l'appelante va à l'encontre tant du texte du paragraphe 142(2) que de l'intention du législateur.

[41] L'interdiction faite au paragraphe 142(2) d'entamer le processus de cessation de l'exploitation s'applique non seulement en cas de cessation de l'exploitation d'une ligne de chemin de fer, mais aussi, comme le laisse entrevoir la définition du mot « ligne », lorsque la cessation ne porte que sur un « tronçon ». C'est d'ailleurs la conclusion qu'a tirée l'Office, une conclusion qui, à mon sens, respecte la lettre et l'esprit de la disposition ainsi que les objectifs de la Loi.

[42] L'interprétation que l'Office a donnée au paragraphe 142(2) est également raisonnable. Une fois engagé par l'annonce mentionnée au paragraphe 143(1), le processus de cessation de

l'exploitation est régi par des délais courts, stricts et obligatoires à l'intérieur desquels une entente doit être conclue entre les acheteurs et la compagnie de chemin de fer et la vente ou le transfert doit avoir lieu. Dans l'arrêt *Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada et Compagnie de chemin de fer Canadien Pacifique c. Office des transports du Canada*, A-355-07, 29 mai 2008, le juge Noël a insisté sur ce point lorsqu'il a examiné les modalités du processus de cessation de l'exploitation prévu à la section V. Voici ce qu'il écrit au paragraphe 48 de motifs du jugement :

[48] En réalité, la section V est un code complet qui fonctionne suivant un échéancier défini. Son libellé est impératif et les étapes détaillées qui doivent être suivies ne laissent aucun doute quant à savoir à quel moment le processus commence et à quel moment il se termine. L'obligation de la compagnie de chemin de fer d'offrir aux organismes publics de leur vendre la ligne à la valeur nette de récupération si aucune entente n'est conclue dans le délai de six mois (paragraphe 145(2)) fait partie de ces étapes. À mon avis, le droit correspondant d'acquérir la ligne à la valeur nette de récupération, qui revient alors aux organismes publics visés par application du paragraphe 145(1), élimine la possibilité que le délai de six mois prévu par la loi puisse être prolongé sur consentement des parties ou par ordonnance de l'Office. Ni les parties ni l'Office ne peuvent réellement écarter le droit qui revient aux organismes publics par application de la loi.

[Non souligné dans l'original.]

[43] Dans ce contexte, la protection accordée par le délai de 12 mois aux acquéreurs éventuels avant que le processus de cessation de l'exploitation ne puisse être officiellement engagé prend toute son importance compte tenu de l'objectif déclaré de « donn[er] plus de temps aux acquéreurs éventuels de chemin de fer secondaire de se manifester » (voir la déclaration précitée du ministre).

c) La norme de contrôle applicable à la décision de l'Office

[44] Comme nous l'avons mentionné précédemment, la question centrale de la décision de l'Office est son interprétation du paragraphe 142(2). L'appelante affirme qu'elle soulève une pure question de droit sur un point qui n'est pas technique et ne relève pas des connaissances spécifiques de l'Office. Notre Cour devrait donc appliquer la norme de la décision correcte. En tout état de cause, l'appelante affirme que, même si l'on applique la norme de la décision raisonnable, qui commande un degré plus élevé de retenue, la décision de l'Office [TRADUCTION] « n'entrent pas dans une catégorie de solutions rationnelles et acceptables » (voir le mémoire de l'appelante, au paragraphe 59).

[45] Comme on pouvait s'y attendre, l'intimé affirme que la norme applicable est celle de la décision raisonnable, en se fondant sur l'arrêt *Dunsmuir c. Nouveau-Brunswick*, 2008 CSC 9, de la Cour suprême du Canada. Il convient en l'espèce de faire preuve de retenue, affirme l'avocate, parce que l'Office interprète sa loi habilitante sur une question étroitement liée à son mandat, dont il a une connaissance approfondie. Elle cite à ce propos le juge Bastarache, au paragraphe 54 de l'arrêt *Dunsmuir*.

[46] J'ai déjà conclu que la décision de l'Office est correcte et raisonnable. Je suis d'accord avec l'intimé pour dire qu'il convient de faire preuve de retenue envers la décision de l'Office quant à l'interprétation du paragraphe 142(2). Le processus de cessation d'une exploitation, prévu à la section V de la Loi, soulève une question qui relève de la compétence de l'Office et que l'Office

connaît bien. L'Office s'est vu confier la surveillance de ce processus pour veiller à la mise en œuvre de la politique du gouvernement et de l'intention du législateur. C'est dans le cadre de l'exécution de cette fonction que l'Office a été appelé à interpréter sa loi habilitante. Il s'agit d'une interprétation qui est étroitement liée à ses attributions.

[47] L'appelante se fonde sur deux arrêts de notre Cour pour justifier son affirmation que la norme de la décision correcte est celle qu'il convient d'appliquer.

[48] Le premier arrêt a été rendu par le juge Rothstein dans l'affaire *Canadien Pacifique Ltée c. Office des transports du Canada*, 2003 CAF 271, et concernait l'interprétation de l'alinéa 150(3)b) de la Loi, qui porte sur le caractère raisonnable des revenus de stationnement d'une compagnie de chemin de fer. Le juge Rothstein a conclu que l'interprétation de cet alinéa n'était pas une question « polycentrique » exigeant la pondération d'intérêts opposés ou relevant de la compétence de l'Office (voir les paragraphes 18 et 19 des motifs du jugement). Dans le cas qui nous occupe, la question exige la pondération d'intérêts et, comme nous l'avons antérieurement précisé, relève de l'expertise de l'Office et commande celle-ci, car l'Office connaît bien le processus de cessation d'une exploitation et est chargé d'en concilier l'équité et l'efficacité. La présente espèce se distingue de l'affaire citée par l'appelante.

[49] De plus, la décision du juge Rothstein est antérieure à l'arrêt *Dunsmuir* de la Cour suprême du Canada, et elle doit être examinée en fonction du sens que la Cour suprême attribue au mot

« raisonnable » dans l'arrêt *Dunsmuir*. Ainsi que le juge Bastarache l'explique, au paragraphe 47 des motifs du jugement,

[47] []a norme déferente du caractère raisonnable procède du principe à l'origine des deux normes antérieures de raisonabilité : certaines questions soumises aux tribunaux administratifs n'appellent pas une seule solution précise, mais peuvent plutôt donner lieu à un certain nombre de conclusions raisonnables. Il est loisible au tribunal administratif d'opter pour l'une ou l'autre des différentes solutions rationnelles acceptables. La cour de révision se demande dès lors si la décision et sa justification possèdent les attributs de la raisonabilité. Le caractère raisonnable tient principalement à la justification de la décision, à la transparence et à l'intelligibilité du processus décisionnel, ainsi qu'à l'appartenance de la décision aux issues possibles acceptables pouvant se justifier au regard des faits et du droit.

[Non souligné dans l'original.]

[50] À mon avis, la décision rendue par l'Office dans le cas qui nous occupe répond aux critères de la définition de la raisonabilité. L'interdiction contenue au paragraphe 142(2) se prête peut-être à d'autres interprétations. Toutefois, tenant compte des objectifs de la Loi et de l'intention et de l'esprit du paragraphe, je ne puis conclure que la décision de l'Office n'est pas « une solution possible et acceptable pouvant se justifier au regard des faits et du droit » et, par conséquent, qu'elle est déraisonnable.

[51] Le second précédent invoqué par l'appelante est l'arrêt rendu par notre collègue le juge Noël dans l'affaire *Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada et Compagnie de chemin de fer Canadien Pacifique c. Office des transports du Canada*, précitée. Dans cette affaire, notre collègue a appliqué la norme de la décision correcte. Cette affaire se distingue toutefois de la présente espèce. Il s'agissait d'une question de compétence au sens étroit défini dans l'arrêt *Dunsmuir*, au paragraphe 30, en l'occurrence la question de savoir si l'Office avait ou non le pouvoir de mener

l'enquête (voir le paragraphe 20 les motifs du juge Noël où les questions de compétence sont exposées). Dans la présente affaire, il ne s'agit pas d'une question de compétence. La question se rapporte à l'interprétation d'une disposition de la Loi à laquelle l'Office est tenu de procéder dans l'exercice de sa compétence lorsqu'il est saisi d'une plainte.

d) Conclusion sur la norme de contrôle

[52] Pour ces motifs, il convient de faire preuve de retenue envers l'Office en ce qui concerne l'interprétation qu'il a donné de l'interdiction contenue au paragraphe 142(2) de la Loi.

L'Office a-t-il commis une erreur de droit en ne concluant pas que la municipalité était irrecevable à porter plainte devant l'Office et l'Office a-t-il commis une erreur en n'examinant pas les moyens d'irrecevabilité dans les motifs qu'il a exposés pour justifier sa décision?

[53] L'appelante affirme que la municipalité était irrecevable à porter plainte devant l'Office parce qu'elle avait participé au processus de cessation de l'exploitation sans s'y opposer. Citant le *Black's Law Dictionary*, l'appelante définit l'irrecevabilité comme [TRADUCTION] « une défense affirmative en vertu de laquelle une personne affirme s'être fondée de bonne foi sur les déclarations trompeuses faites par une autre personne et allègue avoir subi de ce fait un préjudice ou avoir changé de position à son détriment » (voir le mémoire de l'appelante, au paragraphe 86).

[54] La définition adoptée par l'appelante parle d'une défense positive, invoquée par une personne qui affirme s'être fondée de bonne foi sur une allégation trompeuse et avoir subi en conséquence un préjudice ou avoir changé de position à son détriment.

[55] Je ne vois vraiment pas comment l'irrecevabilité telle que la définit l'appelante s'appliquerait en l'espèce. C'est l'appelante qui invoque ce moyen de défense. Je ne vois pas comment elle a été induite en erreur par la municipalité. À vrai dire, c'est la municipalité qui se plaint d'avoir été induite en erreur par le plan de l'appelante et par ses lettres subséquentes aux gouvernements. Qui plus est, l'appelante n'a présenté aucun élément de preuve tendant à démontrer qu'elle aurait subi un préjudice ou qu'elle aurait modifié sa position parce qu'elle se serait fiée à une déclaration trompeuse faite par la municipalité.

[56] En tout état de cause, la section V de la Loi prévoit un processus obligatoire en ce qui concerne la cessation de l'exploitation des lignes de chemin de fer. L'appelante est clairement et strictement tenue par la loi de se conformer aux obligations qui lui sont imposées par la loi. Un acheteur intéressé ou éventuellement intéressé, comme la municipalité dans le cas présent, ne peut, par son consentement, sa participation ou sa conduite au cours du processus, libérer une compagnie de chemin de fer des obligations que la loi impose à cette dernière (voir les arrêts *Kenora Hydro c. Vacationland Dairy*, [1994] 1 R.C.S. 80, *Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada et Compagnie de chemin de fer Canadien Pacifique c. Office des transports du Canada*, précité). Je ne puis accepter l'argument de l'appelante sur ce moyen d'appel.

[57] Compte tenu de la conclusion à laquelle je suis parvenu, il n'est pas nécessaire de décider si l'Office a commis ou non une erreur en n'examinant pas les moyens d'irrecevabilité dans les motifs de sa décision.

DISPOSITIF

[58] Pour ces motifs, je rejetterais l'appel.

« Gilles Létourneau »

j.c.a.

« Je suis d'accord.

Robert Décary, j.c.a. »

« Je suis d'accord.

Marc Noël, j.c.a. »

COUR D'APPEL FÉDÉRALE

AVOCATS INSCRITS AU DOSSIER

DOSSIER : A-541-07

INTITULÉ : COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER
NATIONAUX DU CANADA c.
MUNICIPALITÉ DE
GREENSTONE et OFFICE DES TRANSPORT
DU CANADA

LIEU DE L'AUDIENCE : Montréal (Québec)

DATE DE L'AUDIENCE : le 4 décembre 2008

MOTIFS DU JUGEMENT : LE JUGE LÉTOURNEAU

Y ONT SOUSCRIT : LE JUGE DÉCARY
LE JUGE NOËL

DATE DES MOTIFS : le 12 décembre 2008

COMPARUTIONS :

Michel Huart
Eric Harvey
POUR L'APPELANTE

Andray Renaud
POUR LES INTIMÉS

AVOCATS INSCRITS AU DOSSIER :

Langlois Kronström Desjardins, s.r.l.
Montréal (Québec)
POUR L'APPELANTE

Direction générale des services juridiques
Gatineau (Québec)
POUR LES INTIMÉS