

Cour d'appel  
fédérale



Federal Court  
of Appeal

**Date : 20100909**

**Dossiers : A-281-08  
A-282-08  
A-283-08  
A-284-08  
A-285-08  
A-286-08**

**Référence : 2010 CAF 225**

**CORAM : LE JUGE EN CHEF BLAIS  
LE JUGE NADON  
LA JUGE SHARLOW**

**Dossier : A-281-08**

**ENTRE :**

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

**appellante**

**et**

**PATERSON GRAIN,  
GOUVERNEMENT DE LA PROVINCE DU MANITOBA,  
JAMES RICHARDSON INTERNATIONAL LIMITED et  
OFFICE DES TRANSPORTS DU CANADA**

**intimés**

**Dossier : A-282-08**

**ENTRE :**

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

**appellante**

**et**

**COMMISSION CANADIENNE DU BLÉ,  
GOUVERNEMENT DE LA PROVINCE DE LA SASKATCHEWAN,  
GOUVERNEMENT DE LA PROVINCE DU MANITOBA,  
JAMES RICHARDSON INTERNATIONAL LIMITED et  
OFFICE DES TRANSPORTS DU CANADA**

**intimés**

**Dossier : A-283-08**

**ENTRE :**

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

**appelante**

**et**

**PARRISH AND HEIMBECKER, LIMITED,  
GOUVERNEMENT DE LA PROVINCE DE L'ALBERTA,  
GOUVERNEMENT DE LA PROVINCE DU MANITOBA,  
JAMES RICHARDSON INTERNATIONAL LIMITED et  
OFFICE DES TRANSPORTS DU CANADA**

**intimés**

**Dossier : A-284-08**

**ENTRE :**

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

**appelante**

**et**

**PROVIDENCE GRAIN GROUP INC.,  
GOUVERNEMENT DE LA PROVINCE DE L'ALBERTA,  
JAMES RICHARDSON INTERNATIONAL LIMITED et  
OFFICE DES TRANSPORTS DU CANADA**

**intimés**

**Dossier : A-285-08**

**ENTRE :**

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

**appelante**

**et**

**NORTH WEST TERMINAL LTD.,  
GOUVERNEMENT DE LA PROVINCE DE LA SASKATCHEWAN,  
JAMES RICHARDSON INTERNATIONAL LIMITED et  
OFFICE DES TRANSPORTS DU CANADA**

**intimés**

**Dossier : A-286-09**

**ENTRE :**

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

**appelante**

**et**

**NORTH EAST TERMINAL LTD.,  
GOUVERNEMENT DE LA PROVINCE DE LA SASKATCHEWAN,  
GOUVERNEMENT DE LA PROVINCE DU MANITOBA,  
JAMES RICHARDSON INTERNATIONAL LIMITED et  
OFFICE DES TRANSPORTS DU CANADA**

**intimés**

Appel entendu à Vancouver (Colombie-Britannique), le 19 avril 2010.

Jugement prononcé à Ottawa (Ontario), le 9 septembre 2010.

**MOTIFS DU JUGEMENT :**

**LE JUGE NADON**

**Y ONT SOUSCRIT :**

**LE JUGE EN CHEF BLAIS  
LA JUGE SHARLOW**

Cour d'appel  
fédérale



Federal Court  
of Appeal

**Date : 20100909**

**Dossiers : A-281-08  
A-282-08  
A-283-08  
A-284-08  
A-285-08  
A-286-08**

**Référence : 2010 CAF 225**

**CORAM : LE JUGE EN CHEF BLAIS  
LE JUGE NADON  
LA JUGE SHARLOW**

**Dossier : A-281-08**

**ENTRE :**

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

**appellante**

**et**

**PATERSON GRAIN,  
GOUVERNEMENT DE LA PROVINCE DU MANITOBA,  
JAMES RICHARDSON INTERNATIONAL LIMITED et  
OFFICE DES TRANSPORTS DU CANADA**

**intimés**

**Dossier : A-282-08**

**ENTRE :**

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

**appellante**

**et**

**COMMISSION CANADIENNE DU BLÉ,  
GOUVERNEMENT DE LA PROVINCE DE LA SASKATCHEWAN,  
GOUVERNEMENT DE LA PRVOINCE DU MANITOBA,  
JAMES RICHARDSON INTERNATIONAL LIMITED et  
OFFICE DES TRANSPORTS DU CANADA**

**intimés**

**Dossier : A-283-08**

**ENTRE :**

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

**appelante**

**et**

**PARRISH AND HEIMBECKER, LIMITED,  
GOUVERNEMENT DE LA PROVINCE DE L'ALBERTA,  
GOUVERNEMENT DE LA PROVINCE DU MANITOBA,  
JAMES RICHARDSON INTERNATIONAL LIMITED et  
OFFICE DES TRANSPORTS DU CANADA**

**intimés**

**Dossier : A-284-08**

**ENTRE :**

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

**appelante**

**et**

**PROVIDENCE GRAIN GROUP INC.,  
GOUVERNEMENT DE LA PROVINCE DE L'ALBERTA,  
JAMES RICHARDSON INTERNATIONAL LIMITED et  
OFFICE DES TRANSPORTS DU CANADA**

**intimés**

Dossier : A-285-08

**ENTRE :**

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

**appelante**

**et**

**NORTH WEST TERMINAL LTD.,  
GOUVERNEMENT DE LA PROVINCE DE LA SASKATCHEWAN,  
JAMES RICHARDSON INTERNATIONAL LIMITED et  
OFFICE DES TRANSPORTS DU CANADA**

**intimés**

Dossier : A-286-09

**ENTRE :**

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

**appelante**

**et**

**NORTH EAST TERMINAL LTD.,  
GOUVERNEMENT DE LA PROVINCE DE LA SASKATCHEWAN,  
GOUVERNEMENT DE LA PROVINCE DU MANITOBA,  
JAMES RICHARDSON INTERNATIONAL LIMITED et  
OFFICE DES TRANSPORTS DU CANADA**

**intimés**

### **MOTIFS DU JUGEMENT**

#### **LE JUGE NADON**

[1] Le 27 août 2008, mon confrère le juge Sexton a ordonné la réunion de ces six appels.

Aux termes de son ordonnance, l'appel correspondant au dossier de la cour A-281-08

(Paterson Grain) est tenu pour l'appel principal, l'ensemble des appels devant être entendu en

même temps, le jugement dans l'appel principal s'appliquant également aux autres appels, une copie des motifs de ce jugement étant, à titre de motifs, versée aux autres dossiers tranchés en cette affaire. Tous les appels en question seront ainsi jugés selon les présents motifs.

[2] Ces appels visent les décisions, en date du 18 janvier 2008, par lesquelles l'Office des transports du Canada (l'Office) a conclu que la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (l'appelante) n'avait pas, en ce qui concerne les services fournis lors de la campagne agricole 2006-2007, manqué envers les intimés à ses obligations de niveau de service.

[3] L'Office a en outre estimé qu'en ce qui concerne la campagne agricole 2007-2008, la preuve ne lui permettait pas de conclure que l'appelante avait manqué à ses obligations de transporteur public. L'Office a en conséquence rendu une décision prescrivant à l'appelante et aux intimés de transmettre des informations sur le service assuré au cours de la période allant d'août 2007 à avril 2008 (semaines d'expédition n<sup>os</sup> 1 à 36 de la campagne agricole 2007-2008). L'Office a précisé, à la fin de sa décision, qu'il déciderait, après avoir reçu les informations en question, si l'appelante avait effectivement, au cours de la campagne agricole 2007-2008, manqué à son obligation de fournir un service ferroviaire convenable.

[4] Pour les motifs qui suivent, je conclus qu'il y a lieu d'accueillir les appels.

### **LES FAITS**

[5] Le 5 septembre 2007, les intimés, la Commission canadienne du blé (la CCB) et North East Terminal Ltd. (NET) ont, en vertu des articles 26, 37 et 113 à 116 de la *Loi sur les*

*transports au Canada*, L.C. 1996, ch. 10 (la Loi) porté plainte devant l'Office. Ces plaintes sollicitaient un arrêté exigeant de l'appelante qu'elle remplisse ses obligations de niveau de service en ce qui concerne la réception, le transport et la livraison des grains dans l'Ouest canadien. Dans le cadre de sa plainte, la CCB sollicitait en outre, en application du paragraphe 28(2) de la Loi, un arrêté provisoire suspendant jusqu'à nouvel ordre de l'Office l'exécution des programmes de wagons offerts à l'avance pour la campagne agricole 2007-2008.

[6] Le 7 septembre 2007, les intimés Paterson Grain (PG), North West Terminal Ltd. (NWT), Parrish and Heimbecker Ltd. (P&H) et Providence Grain Group Inc. (PGG) ont, eux aussi, porté plainte auprès de l'Office au sujet du service assuré par l'appelante.

[7] Tous les intimés sont membres du groupe d'expéditeurs de grains « CARS » (ci-après, le groupe CARS). Le groupe CARS a été créé, après l'établissement de certains programmes de wagons offerts à l'avance par l'appelante, pour s'échanger des wagons afin de compléter leurs parcs de wagons.

[8] Tous les intimés ont essentiellement fait valoir auprès de l'Office les mêmes arguments. Ils allèguent que l'appelante, par le biais du programme d'offre de wagons pour affectation générale, a négligé de fournir un service ferroviaire convenable, et continue de le faire. Ils affirment en outre que les programmes de wagons offerts à l'avance mis en œuvre par l'appelante les désavantagent dans la distribution des wagons et les empêchent d'acheminer

efficacement leurs grains vers les marchés, ce qui nuit à leur réputation sur les marchés desservis.

[9] Le 3 octobre 2007, l'Office a rendu la décision LET-R-180-2007, portant que, par souci d'efficacité, les questions de procédure courantes propres à l'ensemble des plaintes seraient traitées simultanément. L'Office a précisé, toutefois, qu'il se pencherait de façon ponctuelle sur le bien-fondé de chacune des plaintes.

[10] Pour bien comprendre le contexte des plaintes en question, il convient de dire quelques mots au sujet de la décision 344-R-2007 de l'Office en date du 6 juillet 2007 (la décision GNG). Cette décision concerne les obligations qui incombent à l'appelante de recevoir, de transporter et de livrer le grain à destination ou en provenance de l'installation de GNG à Nampa (Alberta), au cours de la campagne agricole 2006-2007. Les intimés en l'espèce comptaient parmi les parties étant intervenues dans le cadre de la plainte déposée par GNG, chacun des intimés ayant déposé une intervention à l'appui de la plainte de GNG.

[11] En ce qui concerne la plainte de GNG, l'Office a conclu que les politiques en matière de wagons adoptées par l'appelante pour la campagne agricole 2006-2007 ont effectivement entraîné un niveau de service qui n'était pas convenable et qui constituait un manquement à ses obligations de transporteur public envers GNG. L'Office a enjoint à l'appelante : (i) de permettre à GNG de réserver une capacité ferroviaire pour la durée du contrat; (ii) de ne pas l'empêcher d'échanger des wagons ou la restreindre dans la façon de le faire; (iii) d'aviser GNG de la méthodologie qu'elle utilise pour déterminer l'affectation des wagons disponibles; et

(iv) de mettre en œuvre les directives susmentionnées dès le début de la campagne agricole 2007-2008, qui débutait le 1<sup>er</sup> août 2007.

[12] Entre août 2007 et le dépôt par les intimés des plaintes en cause en l'espèce, l'appelante a apporté, pour la campagne agricole 2007-2008, un certain nombre de modifications importantes à ses programmes de wagons offerts à l'avance. Une fois rendue la décision GNG, l'appelante a apporté à ses programmes de wagons offerts à l'avance d'autres changements encore. Selon l'appelante, ces changements répondaient intégralement aux directives formulées par l'Office dans le cadre de sa décision touchant à la plainte déposée par GNG.

[13] L'appelante et les représentants du groupe CARS se sont réunis afin de discuter des propositions de service, mais n'ont pas été en mesure de conclure une entente. Cela étant, les intimés ont porté plainte auprès de l'Office.

[14] Les parties n'étant pas parvenues à régler leur différend par la médiation, le 3 octobre 2007, l'Office a rendu la décision LET-R-80-2007, prolongeant jusqu'au 19 janvier 2008, le délai prescrit par la loi pour le dépôt des plaintes.

[15] Puis, le 19 octobre 2007, par la décision LET-R-185-2007, l'Office a rejeté la demande des intimés qui sollicitaient un arrêté provisoire suspendant l'exécution des programmes de wagons offerts à l'avance pour la campagne agricole 2007-2008. L'Office a estimé ne pas être à même, au vu de la documentation produite, de conclure à l'existence d'un risque de préjudice

irréparable justifiant qu'elle interrompe l'exécution des programmes de wagons offerts à l'avance de l'appelante.

[16] Le 26 octobre 2007, l'appelante a déposé ses réponses aux plaintes formulées par les intimés, faisant valoir les moyens de défense suivants :

- (1) Les plaintes étaient à la fois prématurées et dénuées de fondement étant donné qu'elles ne se fondent que sur [TRADUCTION] « une seule semaine d'affectation des wagons ».
- (2) Le motif des plaintes est désormais sans objet étant donné les modifications apportées à la suite de la décision GNG, aux programmes de wagons offerts à l'avance.
- (3) Les demandes de wagons des intimés sont considérablement gonflées et ne sauraient être considérées comme un indicatif de mesure approprié des besoins des expéditeurs.
- (4) Elle s'est intégralement conformée à la décision rendue par l'Office à l'égard de la plainte présentée par GNG et les plaintes en question ne sont, de la part des intimés, qu'une deuxième tentative en vue d'obtenir de l'appelante la réparation que l'Office a déjà refusé d'accorder à GNG.

[17] Le 5 novembre 2007, les intimés ont déposé leurs répliques aux réponses de l'appelante.

[18] Le 18 janvier 2008, l'Office a rendu ses décisions 25-R-2008, 20-R-2008, 23-R-2008, 24-R-2008, 22-R-2008 et 21-R-2008. Ce sont de ces décisions que l'appelante fait appel en l'espèce.

## **LES DÉCISIONS DE L'OFFICE**

[19] Dans le cadre de ses décisions, l'Office s'est penché sur les circonstances entourant les plaintes, examinant les divers facteurs, et notamment les programmes mis en place par l'appelante pour le transport de grains au cours de la campagne agricole 2006-2007, et les modifications mises en œuvre par l'appelante pour la campagne agricole 2007-2008. L'Office a reconnu que les changements apportés par l'appelante à ses programmes de wagons offerts à l'avance pour la campagne 2007-2008 traduisaient un effort en vue d'améliorer les niveaux de service.

[20] L'Office a estimé que l'appelante avait manqué à ses obligations sur le niveau de service à l'égard des intimés à maintes reprises au cours de la campagne agricole 2006-2007. L'Office a en outre estimé que les intimés subiraient un préjudice commercial important si la situation perdurait. L'Office a par conséquent décidé qu'il pouvait accorder aux intimés réparation. L'Office considère que l'alinéa 116(4)c) de la Loi lui accorde de larges pouvoirs lui permettant de prescrire toute réparation qu'il estime nécessaire s'il conclut à un manquement aux obligations de service.

[21] En ce qui concerne la campagne agricole 2007-2008, l'Office a reconnu que l'appelante avait fait des efforts afin de modifier ses programmes en réponse aux besoins de l'ensemble des expéditeurs. Les intimés demandaient à l'Office de prendre un arrêté exigeant certains changements, mais l'Office a estimé ne pas disposer pour cela d'assez d'information sur le niveau de service assuré dans le cadre des programmes révisés de l'appelante au cours de la campagne agricole 2007-2008. L'Office a par conséquent estimé ne pas être, pour cette raison,

en mesure « à ce stade [...] [de] statuer sur les mesures correctives » (paragraphe 95 de la décision de l'Office dont il est fait appel dans le cadre du dossier de la Cour A-283-08 (décision PG)).

[22] La décision de l'Office est donc sur ce point conditionnelle, enjoignant aux parties de déposer des renseignements sur le niveau de service assuré au cours de la campagne agricole 2007-2008, de la première à la 36<sup>e</sup> semaine d'expédition, la décision définitive quant à savoir si, au cours de la campagne agricole 2007-2008, l'appelante avait effectivement manqué à ses obligations de transporteur public, ne devant intervenir qu'après réception de ces informations.

### **LES QUESTIONS EN LITIGE**

[23] Cette affaire soulève bon nombre de questions, mais j'estime que pour trancher ces appels il n'y a lieu de se prononcer que sur trois d'entre elles :

(i) Quelle est la norme de contrôle applicable?

(ii) L'Office a-t-il commis une erreur de droit ou excédé sa compétence en ne rejetant pas les plaintes touchant la campagne agricole 2007-2008, ou en refusant de le faire, après avoir conclu que la preuve ne permettait pas de conclure que l'appelante avait failli à ses obligations de transporteur public?

(iii) L'Office a-t-il commis une erreur de droit ou excédé sa compétence en élargissant la portée des plaintes afin d'y englober un examen du service assuré par l'appelante au cours de la campagne agricole 2006-2007?

## **DISPOSITIONS LÉGISLATIVES APPLICABLES**

[24] Voici les dispositions de la Loi pertinentes en l'espèce :

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

27. (1) L'Office peut acquiescer à tout ou partie d'une demande ou prendre un arrêté, ou, s'il l'estime indiqué, accorder une réparation supplémentaire ou substitutive.  
(2) L'Office n'acquiesce à tout ou partie de la demande d'un expéditeur relative au prix ou au service d'un envoi que s'il estime, compte tenu des circonstances, que celui-ci subirait autrement un préjudice commercial important.

28. (1) L'Office peut, dans ses arrêtés, prévoir une date déterminée pour leur entrée en vigueur totale ou partielle ou subordonner celle-ci à la survenance d'un événement, à la réalisation d'une condition ou à la bonne exécution, appréciée par lui-même ou son délégué, d'obligations qu'il aura imposées à l'intéressé; il peut en outre y prévoir une date déterminée pour leur cessation d'effet totale ou partielle ou subordonner celle-ci à la survenance d'un événement.  
(2) L'Office peut prendre un arrêté provisoire et se réserver le droit de

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

27. (1) On an application made to the Agency, the Agency may grant the whole or part of the application, or may make any order or grant any further or other relief that to the Agency seems just and proper.

(2) Where an application is made to the Agency by a shipper in respect of a transportation rate or service, the Agency may grant the relief sought, in whole or in part, but in making its decision the Agency must be satisfied, after considering the circumstances of the particular case, that the applicant would suffer substantial commercial harm if the relief were not granted.

28. (1) The Agency may in any order direct that the order or a portion or provision of it shall come into force  
(a) at a future time,  
(b) on the happening of any contingency, event or condition specified in the order, or  
(c) on the performance, to the satisfaction of the Agency or a person named by it, of any terms that the Agency may impose on an interested party,  
and the Agency may direct that the whole or any portion of the order shall have force for a limited time or until the happening of a specified event.

compléter sa décision lors d'une audience ultérieure ou d'une nouvelle demande.

...

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;

*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.

(2) Les marchandises sont reçues, transportées et livrées aux points visés à l'alinéa (1)a sur paiement du prix licitement exigible pour ces services.

Indemnité de matériel roulant

(3) Dans les cas où l'expéditeur fournit du matériel roulant pour le transport des marchandises par la

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

...

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)* 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.

(2) Traffic must be taken, carried to and from, and delivered at the points referred to in paragraph (1)(a) on the payment of the lawfully payable rate.

(3) Where a shipper provides rolling stock for the carriage by the railway company of the shipper's traffic, the company shall, at the request of the shipper, establish specific reasonable compensation to the shipper in a tariff for the provision of the rolling stock.

compagnie, celle-ci prévoit dans un tarif, sur demande de l'expéditeur, une compensation spécifique raisonnable en faveur de celui-ci pour la fourniture de ce matériel.

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.

114. (1) Chaque compagnie de chemin de fer doit, dans le cadre de ses attributions, fournir aux personnes et compagnies les aménagements convenables pour la réception, le transport et la livraison de marchandises sur son chemin de fer et en provenance de celui-ci, pour le transfert des marchandises entre son chemin de fer et d'autres chemins de fer ainsi que pour le renvoi du matériel roulant.

(2) Pour l'application du paragraphe (1), les aménagements convenables comprennent des installations de réception, de transport et de livraison par la compagnie :

*a)* à la demande d'une autre compagnie, de trafic d'entier parcours et, dans le cas de marchandises expédiées par wagons complets, du wagon et de son contenu à destination et en provenance du chemin de fer de cette autre compagnie, à un tarif d'entier parcours;

*b)* à la demande de tout intéressé au trafic d'entier parcours, de ce trafic à des tarifs d'entier parcours.

(3) Toute compagnie de chemin de fer possédant ou exploitant un chemin de fer qui, en se reliant à un autre chemin de fer, ou en le croisant, fait partie d'un parcours ininterrompu de chemin

(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.

114. (1) A railway company shall, according to its powers, afford to all persons and other companies all adequate and suitable accommodation for receiving, carrying and delivering traffic on and from its railway, for the transfer of traffic between its railway and other railways and for the return of rolling stock.

(2) For the purposes of subsection (1), adequate and suitable accommodation includes reasonable facilities for the receiving, carriage and delivery by the company

*(a)* at the request of any other company, of through traffic and, in the case of goods shipped by carload, of the car with the goods shipped in it, to and from the railway of the other company, at a through rate; and *(b)* at the request of any person interested in through traffic, of such traffic at through rates.

(3) Every railway company that has or operates a railway forming part of a continuous line of railway with or that intersects any other railway, or that has any terminus, station or wharf near to any terminus, station or wharf of another railway, shall afford all reasonable facilities for delivering to that other railway, or for receiving from or carrying by its railway, all the

de fer, ou qui possède une tête de ligne, une gare ou un quai à proximité d'une tête de ligne, d'une gare ou d'un quai d'un autre chemin de fer, doit accorder toutes les installations raisonnables et voulues pour livrer à cet autre chemin de fer, ou pour en recevoir et expédier par sa propre voie, tout le trafic venant par cet autre chemin de fer, sans retard déraisonnable, et elle doit faire en sorte que le public désirant se servir de ces chemins de fer comme voie ininterrompue de communication n'y trouve pas d'obstacles à la circulation et puisse ainsi s'en servir en bénéficiant à tout moment de toutes les installations raisonnables de transport par les chemins de fer de ces diverses compagnies.

(4) Si elle fournit des installations de transport par rail de véhicules automobiles ou de remorques exploités pour le transport de marchandises à titre onéreux par une compagnie dont elle a le contrôle, la compagnie de chemin de fer doit offrir à toutes les compagnies qui exploitent des véhicules automobiles ou des remorques pour le transport de marchandises à titre onéreux des installations semblables à celles qu'elle fournit pour les véhicules automobiles ou remorques exploités par la compagnie dont elle a le contrôle, aux mêmes prix et aux mêmes conditions; l'Office peut rejeter tout prix ou tarif qui n'est pas conforme au présent paragraphe et ordonner à la compagnie de chemin de fer d'y substituer un prix ou tarif conforme au présent paragraphe.

...

traffic arriving by that other railway without any unreasonable delay, so that

(a) no obstruction is offered to the public desirous of using those railways as a continuous line of communication; and

(b) all reasonable accommodation, by means of the railways of those companies, is at all times afforded to the public for that purpose.

(4) If a railway company provides facilities for the transportation by rail of motor vehicles or trailers operated by any company under its control for the conveyance of goods for hire or reward,

(a) the railway company shall offer to all companies operating motor vehicles or trailers for the conveyance of goods for hire or reward similar facilities at the same rates and on the same terms and conditions as those applicable to the motor vehicles or trailers operated by the company under its control; and

(b) the Agency may disallow any rate or tariff that is not in compliance with this subsection and direct the company to substitute a rate or tariff that complies with this subsection.

...

116. (1) Sur réception d'une plainte selon laquelle une compagnie de chemin de fer ne s'acquitte pas de ses obligations prévues par les articles 113 ou 114, l'Office mène, aussi rapidement que possible, l'enquête qu'il estime indiquée et décide, dans les cent vingt jours suivant la réception de la plainte, si la compagnie s'acquitte de ses obligations.

(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.

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

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

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

- (i) la construction ou l'exécution d'ouvrages spécifiques,
- (ii) l'acquisition de biens,
- (iii) l'attribution, la distribution, l'usage ou le déplacement de wagons, de moteurs ou d'autre matériel selon ses instructions,
- (iv) la prise de mesures ou l'application de systèmes ou de méthodes par la compagnie;

*b)* préciser le prix maximal que la compagnie peut exiger pour mettre en œuvre les mesures qu'il impose;

116. (1) On receipt of a complaint made by any person that a railway company is not fulfilling any of its service obligations, the Agency shall (a) conduct, as expeditiously as possible, an investigation of the complaint that, in its opinion, is warranted; and

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

(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.

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

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

(a) order that

- (i) specific works be constructed or carried out,
- (ii) property be acquired,
- (iii) cars, motive power or other equipment be allotted, distributed, used or moved as specified by the Agency, or
- (iv) any specified steps, systems or methods be taken or followed by the company;

(b) specify in the order the maximum charges that may be made by the company in respect of the matter so ordered;

(c) order the company to fulfil that obligation in any manner and within

*c)* ordonner à la compagnie de remplir ses obligations selon les modalités de forme et de temps qu'il estime indiquées, eu égard aux intérêts légitimes, et préciser les détails de l'obligation à respecter;

*d)* en cas de manquement à une obligation de service relative à un embranchement tributaire du transport du grain mentionné à l'annexe I, ordonner à la compagnie d'ajouter l'embranchement au plan visé au paragraphe 141(1) à titre de ligne dont elle entend cesser l'exploitation;

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

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

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

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

any time or during any period that the Agency deems expedient, having regard to all proper interests, and specify the particulars of the obligation to be fulfilled;

*(d)* if the service obligation is in respect of a grain-dependent branch line listed in Schedule I, order the company to add to the plan it is required to prepare under subsection 141(1) an indication that it intends to take steps to discontinue operating the line; or

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

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

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

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

(6) Subject to the terms of a confidential contract referred to in subsection 113(4) or a tariff setting out a competitive line rate referred to in subsection 136(4), a company is not

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

relieved from an action taken under subsection (5) by any notice, condition or declaration if the damage claimed in the action arises from any negligence or omission of the company or any of its employees.

## **ANALYSE**

### **A. Quelle est la norme de contrôle applicable?**

[25] J'aborde en premier lieu la question de la norme de contrôle applicable.

[26] Selon l'appelante, la norme de contrôle applicable en l'espèce est nécessairement celle de la décision correcte puisque les questions soulevées dans le cadre de ces appels ont trait à des erreurs de compétence, à des erreurs de droit touchant la compétence, et à des questions d'équité procédurale ou de justice naturelle.

[27] Les intimés estiment pour leur part que la norme de contrôle qu'il convient d'appliquer à toutes les questions soulevées en l'espèce autres que les questions touchant un manquement aux principes de justice naturelle, est celle de la décision raisonnable, reconnaissant qu'en ce qui concerne les questions intéressant la justice naturelle, c'est effectivement la norme de la décision correcte qu'il convient d'appliquer. Selon les intimés, les décisions de l'Office concernant les obligations en matière de niveau de service sont, à tout le moins, des questions mixtes de fait et de droit auxquelles s'applique la norme de la décision raisonnable.

[28] Pour les motifs ci-dessous, je conclus que les décisions de l'Office ne peuvent être maintenues, que l'on retienne en l'occurrence la norme de la décision correcte ou la norme de la décision raisonnable. Je conclus, en particulier, au bien-fondé des arguments avancés par l'appelante pour ce qui est des questions (ii) et (iii).

B. **L'Office a-t-il commis une erreur de droit ou excédé sa compétence en ne rejetant pas les plaintes touchant la campagne agricole 2007-2008, ou en refusant de le faire, après avoir conclu que la preuve ne permettait pas de conclure que l'appelante avait failli à ses obligations de transporteur public?**

[29] Je passe maintenant à la question (ii), au regard de laquelle il y a lieu de décider si l'Office pouvait effectivement agir comme il l'a fait après avoir conclu que la preuve dont il disposait ne lui permettait pas de conclure que l'appelante avait failli à ses obligations de transporteur public au cours de la campagne agricole 2007-2008.

[30] Voici en quels termes l'Office se prononce, aux paragraphes 95, 96 et 97 de sa décision concernant la plainte déposée par PG, pour la campagne agricole 2007-2008 :

[95] Les nouveaux programmes de CN sur le transport de produits céréaliers visent en effet à corriger certaines lacunes qui avaient mené l'Office à conclure que CN avait failli à ses obligations de transport au cours de la campagne 2006-2007. L'Office est prêt à accepter que ces nouveaux programmes, du moins de par leur conception, représentent un effort de la part de CN de fournir des installations raisonnables et convenables pour le trafic du grain de PG. Toutefois, à ce stade-ci de la campagne de 2007-2008, l'Office ne dispose pas d'assez d'information sur le niveau de service fourni dans le cadre des programmes révisés de CN pour statuer sur les mesures correctives à lui imposer.

[96] Tel qu'il a été mentionné précédemment, l'Office détient le pouvoir d'imposer à une compagnie de chemin de fer les mesures correctives qu'il estime nécessaires pour amener cette dernière à respecter ses obligations en matière de niveau de service. Il a également le pouvoir de rendre des ordonnances conditionnelles.

[97] L'Office émet par la présente la décision conditionnelle selon laquelle les nouveaux tarifs fixés par CN démontrent un effort de la part de cette dernière pour corriger des manquements à ses obligations de service commis dans le passé. Toutefois, avant de prendre une décision définitive, l'Office demande à CN et à PG de déposer des renseignements, sur support électronique et papier et selon le mode de présentation décrit ci-dessous, sur le niveau de service fourni au cours de la campagne agricole 2007-2008, à compter de la première jusqu'à la 36<sup>e</sup> semaine d'expédition inclusivement, c'est-à-dire d'environ la première semaine d'août 2007 jusqu'à la première semaine d'avril 2008 inclusivement.

[Non souligné dans l'original]

[31] J'estime qu'en se prononçant en ce sens, l'Office a commis une double erreur. D'abord, ayant conclu qu'il ne disposait pas d'assez d'information pour se prononcer sur la question de savoir si l'appelante avait effectivement manqué à ses obligations de niveau de service lors de la campagne agricole 2007-2008, l'Office ne pouvait que rejeter les plaintes.

[32] Je ne comprends guère le raisonnement ayant porté l'Office à penser qu'il pourrait maintenir les plaintes en instance afin d'accorder aux intimés six mois de plus pour recueillir les renseignements permettant éventuellement de conclure à un manquement aux obligations incombant à l'appelante en tant que transporteur public au cours de la campagne agricole 2007-2008. Le fait que l'Office ait le pouvoir de rendre des ordonnances conditionnelles n'est pour les intimés d'aucun secours. J'estime que la décision de l'Office ne constitue pas un arrêté conditionnel pris sous le régime de la législation en vigueur et notamment sous le régime de l'article 28 de la Loi. Il est clair que la preuve soumise à l'Office ne permettait pas à celui-ci d'accorder aux intimés la réparation qu'ils sollicitaient. Cela étant, dans les circonstances, le rejet des plaintes était la seule conclusion possible. Étant donné que l'Office ne pouvait pas conclure que l'appelante avait manqué à ses obligations, il ne pouvait pas accorder réparation aux intimés.

[33] Deuxièmement, la législation applicable, et en particulier l'article 116 de la Loi, ne permet pas à l'Office, dans le cas où la preuve versée au dossier est incomplète ou insuffisante, de simplement proroger une plainte pour un délai de six mois afin de décider, après réception de renseignements complémentaires, s'il y a effectivement eu, au cours de la campagne agricole, un manquement aux obligations de niveau de service. J'estime que les décisions de l'Office concernant la campagne agricole 2007-2008 constituent des décisions déraisonnables qui appellent l'intervention de la Cour.

[34] Pour conclure mon analyse de la question (ii), il convient d'ajouter qu'aux termes du paragraphe 29(1) et des alinéas 116(1)*a*) et *b*) de la Loi, l'Office est tenu, lorsqu'il est saisi de plaintes telles que celles déposées par les intimés en l'espèce, de trancher « aussi rapidement que possible » et « dans les 120 jours suivant la réception de la plainte ». Le législateur a manifestement voulu que l'Office se prononce aussi rapidement que possible afin de remédier, si besoin est, aux cas où une compagnie de chemin de fer ne s'acquitte pas de ses obligations de service. Dans un tel contexte, l'Office ne peut donc pas, comme il l'a fait en l'occurrence, éviter de statuer en ajournant l'affaire pendant six mois afin de recueillir des renseignements complémentaires.

[35] Au paragraphe 79 de son mémoire des faits et du droit, l'appelante fait valoir qu'en [TRADUCTION] « transformant une plainte en processus de suivi et de collecte d'éléments probants, l'Office a excédé les pouvoirs qui lui sont conférés et au titre desquels il prétend agir ». Je me range sans difficulté à cet argument.

C. *L'Office a-t-il commis une erreur de droit ou excédé sa compétence en élargissant la portée des plaintes afin d'y englober un examen du service assuré par l'appelante au cours de la campagne agricole 2006-2007?*

[36] Je passe maintenant à la question (iii), qui nous oblige à déterminer si l'Office pouvait accorder une réparation aux intimés pour la campagne agricole 2006-2007. Selon moi, il n'était manifestement pas en mesure d'accorder une telle réparation. Les décisions de l'Office concernant la question (iii) sont, elles aussi, déraisonnables et appellent l'intervention de la Cour.

[37] J'entame cette partie de mon analyse en me penchant sur les plaintes et plus particulièrement sur la plainte de l'intimée PG, qui est, sur tous les points importants, identique aux plaintes déposées par les autres intimés.

[38] Relevons, en premier lieu, que la lettre explicative, en date du 7 septembre 2007, envoyée par les avocats de PG se termine par les observations suivantes :

[TRADUCTION]

Compte tenu de la mise en œuvre par CN de son programme de wagons offerts à l'avance, et le préjudice qu'un tel programme va entraîner pour les membres du groupe CARS, PG a jugé qu'elle ne pouvait faire autrement que d'adresser à l'Office une plainte portant sur le niveau de service, et demander réparation. D'autres plaintes portant sur le niveau de service vont être sous peu déposées par les autres membres du groupe CARS ayant recours au CN pour leurs expéditions ».

[Non souligné dans l'original]

[39] Jointe à cette lettre était la plainte de PG, sollicitant de l'Office une décision sur les questions suivantes :

[TRADUCTION]

[...] la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (« CN ») ne remplit

pas ses obligations de niveau de service en ce qui concerne la réception, le transport et la livraison de grains à destination ou en provenance de points d'origine et de destination situés au Canada desservis par le CN, en provenance desquels et à destination desquels est expédié le grain de PG. PG fait notamment valoir que le CN a négligé de fournir à PG un service ferroviaire convenable par l'entremise du programme d'offre de wagons pour affectation générale, et continue à le faire. La demanderesse estime que les programmes de wagons offerts à l'avance actuellement, de manière unilatérale par le CN, désavantagent PG dans la distribution des wagons, et l'empêchent d'acheminer efficacement ses grains vers les marchés, ce qui nuit à sa réputation sur les marchés desservis.

[Non souligné dans l'original]

[40] À la page 7 de sa plainte, PG a inscrit en rubrique ce qui semble être le véritable motif de sa plainte : [TRADUCTION] « **La dernière proposition en date du CN n'offre pas des installations convenables pour le transport des marchandises de PG** ». En outre, à la page 12, alinéa 18g) de la plainte de PG, se trouve l'affirmation suivante :

[TRADUCTION]

18. [...]

- g. Le CN a retardé la mise en œuvre de ses programmes afin d'entamer un dialogue avec le groupe CARS, mais ce dialogue n'a pas été fructueux. Le CN met actuellement en œuvre ses programmes au cours de la même semaine d'expédition que lors de la dernière campagne agricole, et cela sans avoir élaboré de plan en réponse aux besoins du groupe CARS en matière d'approvisionnement en wagons. La mise en œuvre, par le CN, de ses programmes à cette époque nous oblige à déposer cette demande et à solliciter une réparation provisoire (voir ci-dessous la réparation provisoire sollicitée par PG).

[Non souligné dans l'original]

[41] Dans un même ordre d'idée, au paragraphe 73 de sa réplique à la réponse de CN, PG affirme ce qui suit :

[TRADUCTION]

73. [...] Le fait est que le CN continue à ne pas fournir des installations convenables pour l'acheminement du trafic au niveau de l'affectation

générale des wagons malgré les modifications que le CN a apportées à ses programmes de wagons offerts à l'avance pour la campagne agricole actuelle.

[42] On trouve une affirmation analogue au paragraphe 29 de la réplique de PG à la réponse du CN :

[TRADUCTION]

29. Étant donné que le CN prévoyait de mettre en œuvre ses programmes de wagons offerts à l'avance et que, selon PG, ces programmes ne sont pas conformes aux principes exposés dans la décision GNG, PG s'est vu dans l'obligation de déposer une plainte portant sur le niveau de service, ce qu'elle a effectivement fait le 7 septembre 2007.

[Non souligné dans l'original]

[43] Je dois dire, en toute déférence, que les passages cités ci-dessus montrent que PG et les autres intimés faisaient valoir que le CN ne s'était pas conformé à la décision GNG. Il n'y a par ailleurs aucun doute dans mon esprit que les plaintes déposées par PG et les autres intimés visaient la situation actuelle, c'est-à-dire les services que l'appelante leur a fournis au cours des premières semaines de la campagne agricole 2007-2008. Ces plaintes ne visaient pas le niveau de service assuré par l'appelante au cours de la campagne agricole 2006-2007.

[44] L'appelante soutient, et je suis pleinement d'accord avec cet argument, que le fondement essentiel des plaintes des intimés est que les modifications apportées par l'appelante à ses programmes de wagons offerts à l'avance, à la suite de la plainte déposée par GNG à l'égard de la campagne agricole 2006-2007, ne permettaient pas de leur assurer au cours de la campagne agricole 2007-2008 un service raisonnable et adéquat. Il ressort clairement des plaintes que ce qui les a rendu nécessaires c'est la mise en œuvre, par l'appelante, de ses programmes révisés.

[45] Il est frappant que, dans leurs plaintes, les intimés ne disent presque rien du niveau de service assuré par l'appelante au cours de la campagne agricole 2006-2007. Les mentions ou allusions faites au service fourni par l'appelante au cours des campagnes agricoles antérieures semblent n'avoir qu'une valeur explicative, précisant les antécédents et le contexte du service inadéquat actuellement assuré par l'appelante. Étant donné la manière dont les plaintes sont formulées, on ne voit guère sur quoi l'Office pouvait se fonder pour conclure qu'au cours de la campagne agricole 2006-2007, l'appelante n'a pas fourni un service adéquat. Disons, cependant, pour être juste envers les intimés, que dans leurs plaintes, ils ont fait valoir en les incorporant par renvoi, les éléments de preuve qu'ils avaient produits dans le cadre de leurs interventions à l'appui de la plainte portant sur le niveau de service formulée à l'encontre de l'appelante par GNG. Il est clair que c'est au vu de ces éléments de preuve que l'Office a décidé que l'appelante avait, au cours de la campagne 2006-2007, manqué, envers les intimés, aux obligations de service auxquelles elle est tenue de par la loi. Au paragraphe 41 de sa décision PG, l'Office s'est prononcé en ces termes :

[41] L'Office conclut, en se fondant sur les wagons pour affectation générale affectés au corridor de Vancouver au cours des 32 premières semaines de la campagne agricole 2006-2007, que CN n'a pas fourni un service raisonnable et adéquat. Plus précisément, pendant cette période, CN a failli sérieusement à répondre aux besoins exprimés par PG en matière de wagons pour affectation générale. Sur ce plan, les registres indiquent un manquement chronique en matière de service puisque seulement 13 pour cent des commandes de l'expéditeur ont été satisfaites pour le corridor de Vancouver. En l'absence de toute justification de la part de CN pouvant atténuer ce manquement, l'Office conclut que, pendant cette période, CN a manqué à ses obligations conférées par la loi en matière de service à l'égard de PG.

[46] La période de 32 semaines prise en compte par l'Office dans sa décision, et, en matière d'affectation de wagons, le pourcentage au vu duquel il a conclu à un manquement aux obligations de l'appelante correspond à l'évidence aux renseignements figurant dans

l'intervention de PG. À l'égard des plaintes formulées par les autres intimés, l'Office est parvenu à des conclusions analogues fondées sur la preuve produite par les intervenants dans le cadre de la décision GNG.

[47] L'appelante s'est opposée à la manière dont l'Office a conclu qu'elle avait manqué, au cours de la campagne agricole 2006-2007, à ses obligations envers les intimés en matière de niveau de service. L'essentiel des arguments avancés par l'appelante à cet égard se trouve aux paragraphes 56 à 60 de son mémoire des faits et du droit :

[TRADUCTION]

56. Il paraît incongru qu'une partie puisse de cette façon élargir le champ de sa demande. Le CN devrait pouvoir être informé des semaines de la campagne agricole au sujet desquelles l'expéditeur se plaint et des corridors visés par la plainte. En l'absence de précisions à cet égard, le CN n'est pas en mesure de savoir quels sont, au juste, les arguments qui lui sont opposés.

57. Certes, l'Office peut, à juste titre, examiner les éléments de preuve initialement versés au dossier par les plaignants dans le cadre de la décision rendue au sujet de la plainte déposée par GNG (et produits à nouveau en annexe par les plaignants lors de la procédure) afin de situer le contexte et la teneur générale des demandes déposées en l'espèce, mais il n'est pas loisible à l'Office de retenir les arguments en question en tant que preuve d'un manquement aux obligations de service, dans la mesure, surtout, où les demandes en question ne contiennent aucune allégation concernant cette période. Selon un des principes fondamentaux régissant la tenue des procès, une affaire ne doit être tranchée qu'au vu des conclusions déposées par les parties. Les parties à un litige sont en droit de voir le différend tranché en fonction des seules questions soulevées dans le cadre des actes de procédure. La portée d'une demande est en effet définie par son agencement et non pas par la preuve produite à son appui. La portée d'une demande n'est pas une œuvre en cours d'élaboration ou une chose à géométrie variable; elle est établie par la teneur des actes de procédure, qui se cristallise au moment même de leur dépôt. Le plaignant doit ainsi s'en tenir à ce qu'il allègue dans sa demande et si sa demande est déposée avant qu'il soit en mesure d'étayer les arguments qu'il avance, ses prétentions doivent être rejetées. Son exposé des faits ne saurait, au-delà de ce qui est allégué dans la demande, être étendu par le simple dépôt d'une « preuve » additionnelle constituée d'éléments versés au dossier d'une autre instance.

58. Le CN était tenu de répondre aux plaintes déposées au sujet du service assuré au cours de la campagne agricole actuelle, car la Loi (en son article 116) envisage des mesures de réparation visant les conditions actuelles de service. En l'espèce, les demandes en question faisaient état de manquements aux obligations de niveau de service découlant de la mise en œuvre par le CN d'un programme révisé de wagons offerts à l'avance pour la campagne agricole 2007-2008, suite à l'ordonnance rendue par l'Office dans le cadre de sa décision GNG. Cette interprétation est conforme au régime de la Loi, puisqu'il appartient à l'expéditeur de démontrer qu'il continuera à subir un préjudice commercial.

59. En termes simples, un expéditeur ne devrait pas pouvoir, simplement en joignant à sa demande une intervention déposée dans le cadre d'une autre procédure visant un autre volet des programmes du CN de wagons offerts à l'avance, dans une campagne agricole différente, soutenir néanmoins que sa demande englobe une plainte portant sur le niveau de service, déposée plus d'un an auparavant au cours de la première semaine de la campagne agricole précédente. Si les plaignants avaient entendu élargir de la sorte la portée de leur demande (ce qui n'est pas possible juridiquement), il aurait fallu que leur allégation vise de manière beaucoup plus précise et beaucoup plus directe le niveau de service antérieur dont ils entendent faire état et la période exacte visée par la plainte.

60. En étendant le champ de la demande et en se prononçant sur le caractère adéquat du service assuré aux plaignants au cours de la campagne agricole 2006-2007, l'Office a outrepassé ses compétences et manqué aux règles de justice naturelle.

[48] Il s'agit là, d'après moi, d'arguments de poids. J'estime que les plaintes ne visaient pas la campagne agricole 2006-2007. Elles reprochaient à l'appelante de ne pas avoir assuré aux intimés un niveau de service convenable au cours de la campagne agricole 2007-2008 et faisaient notamment valoir que le programme de wagons offerts à l'avance de l'appelante n'était pas conforme aux principes fixés par l'Office dans la décision GNG.

[49] Il convient, d'après moi, de retenir le fait que les intimés, qui avaient manifestement toute latitude pour déposer auprès de l'Office des plaintes concernant la campagne agricole

2006-2007, ont choisi de ne pas procéder ainsi, décidant plutôt d'intervenir à l'appui de la plainte déposée par GNG concernant cette campagne agricole.

**DÉCISION**

[50] Pour ces motifs, j'accueillerais les appels, les dépens n'étant adjugés que dans le dossier A-381-08 et j'infirmes les décisions de l'Office à qui l'ensemble de ces affaires seraient renvoyées avec pour directive de rejeter les plaintes des intimés.

« M. Nadon »

---

Juge

« Je suis d'accord

Pierre Blais, juge en chef »

« Je suis d'accord

K. Sharlow, juge »

**COUR D'APPEL FÉDÉRALE**

**AVOCATS INSCRITS AU DOSSIER**

**DOSSIER :** A-281-08

**INTITULÉ :** COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER  
NATIONAUX DU CANADA c.  
PATERSON GRAIN et autres

**LIEU DE L'AUDIENCE :** Vancouver (Colombie-Britannique)

**DATE DE L'AUDIENCE :** Le 19 avril 2010

**MOTIFS DU JUGEMENT :** LE JUGE NADON

**Y ONT SOUSCRIT :** LE JUGE EN CHEF BLAIS  
LA JUGE SHARLOW

**DATE DES MOTIFS :** Le 9 septembre 2010

**COMPARUTIONS :**

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

POUR L'APPELANTE

John Dodsworth  
Carolina Mingarelli

POUR L'INTIMÉ, OFFICE DES  
TRANSPORTS DU CANADA

Forrest C. Hume

POUR LES INTIMÉS, PATERSON GRAIN,  
GOUVERNEMENT DE LA PROVINCE DU  
MANITOBA et JAMES RICHARDSON  
INTERNATIONAL LTD

**AVOCATS INSCRITS AU DOSSIER :**

Miller Thomson LLP  
Edmonton (Alberta)

POUR L'APPELANTE

Office des transports du Canada  
Direction des services juridiques  
Gatineau (Québec)

POUR L'INTIMÉ, OFFICE DES  
TRANSPORTS DU CANADA

Forrest C. Hume Law Corporation  
Vancouver (C.-B.)

POUR LES INTIMÉS, PATERSON GRAIN,  
GOUVERNEMENT DE LA PROVINCE DU  
MANITOBA et JAMES RICHARDSON  
INTERNATIONAL LTD

**COUR D'APPEL FÉDÉRALE**

**AVOCATS INSCRITS AU DOSSIER**

**DOSSIER :** A-282-08

**INTITULÉ :** COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER  
NATIONAUX DU CANADA c. COMMISSION  
CANADIENNE DU BLÉ et autres

**LIEU DE L'AUDIENCE :** Vancouver (Colombie-Britannique)

**DATE DE L'AUDIENCE :** Le 19 avril 2010

**MOTIFS DU JUGEMENT :** LE JUGE NADON

**Y ONT SOUSCRIT :** LE JUGE EN CHEF BLAIS  
LA JUGE SHARLOW

**DATE DES MOTIFS :** Le 9 septembre 2010

**COMPARUTIONS :**

W.J. Kenny, c.r. Darrin Hannaford	POUR L'APPELANTE
John Dodsworth Carolina Mingarelli	POUR L'INTIMÉ, OFFICE DES TRANSPORTS DU CANADA
Forrest C. Hume	POUR LES INTIMÉS, COMMISSION CANADIENNE DU BLÉ, GOUVERNEMENT DE LA PROVINCE DE LA SASKATCHEWAN, GOUVERNEMENT DE LA PROVINCE DU MANITOBA et JAMES RICHARDSON INTERNATIONAL LTD
Margaret Wiebe	POUR L'INTIMÉE, COMMISSION CANADIENNE DU BLÉ

**AVOCATS INSCRITS AU DOSSIER :**

Miller Thomson LLP Edmonton (Alberta)	POUR L'APPELANTE
Office des transports du Canada Direction des services juridiques Gatineau (Québec)	POUR L'INTIMÉ, OFFICE DES TRANSPORTS DU CANADA

Forrest C. Hume Law Corporation  
Vancouver (C.-B.)

POUR LES INTIMÉS, COMMISSION  
CANADIENNE DU BLÉ, GOUVERNEMENT  
DE LA PROVINCE DE LA  
SASKATCHEWAN, GOUVERNEMENT DE  
LA PROVINCE DU MANITOBA et JAMES  
RICHARDSON INTERNATIONAL LTD

**COUR D'APPEL FÉDÉRALE**

**AVOCATS INSCRITS AU DOSSIER**

**DOSSIER :** A-283-08

**INTITULÉ :** COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER  
NATIONAUX DU CANADA c. PARISH AND  
HEIMBECKER LTD. et autres

**LIEU DE L'AUDIENCE :** Vancouver (Colombie-Britannique)

**DATE DE L'AUDIENCE :** Le 19 avril 2010

**MOTIFS DU JUGEMENT :** LE JUGE NADON

**Y ONT SOUSCRIT :** LE JUGE EN CHEF BLAIS  
LA JUGE SHARLOW

**DATE DES MOTIFS :** Le 9 septembre 2010

**COMPARUTIONS :**

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

POUR L'APPELANTE

John Dodsworth  
Carolina Mingarelli

POUR L'INTIMÉ, OFFICE DES  
TRANSPORTS DU CANADA

Forrest C. Hume

POUR LES INTIMÉS, PARRISH AND  
HEIMBECKER LTD., GOUVERNEMENT DE  
LA PROVINCE DE L'ALBERTA,  
GOUVERNEMENT DE LA PROVINCE DU  
MANITOBA et JAMES RICHARDSON  
INTERNATIONAL LTD

**AVOCATS INSCRITS AU DOSSIER :**

Miller Thomson LLP  
Edmonton (Alberta)

POUR L'APPELANTE

Office des transports du Canada  
Direction des services juridiques  
Gatineau (Québec)

POUR L'INTIMÉ, OFFICE DES  
TRANSPORTS DU CANADA

Forrest C. Hume Law Corporation  
Vancouver (C.-B.)

POUR LES INTIMÉS, PARRISH AND  
HEIMBECKER LTD., GOUVERNEMENT DE  
LA PROVINCE DE L'ALBERTA,  
GOUVERNEMENT DE LA PROVINCE DU  
MANITOBA et JAMES RICHARDSON  
INTERNATIONAL LTD

**COUR D'APPEL FÉDÉRALE**

**AVOCATS INSCRITS AU DOSSIER**

**DOSSIER :** A-284-08

**INTITULÉ :** COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER  
NATIONAUX DU CANADA c. PROVIDENCE  
GRAIN GROUP INC.et autres

**LIEU DE L'AUDIENCE :** Vancouver (Colombie-Britannique)

**DATE DE L'AUDIENCE :** Le 19 avril 2010

**MOTIFS DU JUGEMENT :** LE JUGE NADON

**Y ONT SOUSCRIT :** LE JUGE EN CHEF BLAIS  
LA JUGE SHARLOW

**DATE DES MOTIFS :** Le 9 septembre 2010

**COMPARUTIONS :**

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

POUR L'APPELANTE

John Dodsworth  
Carolina Mingarelli

POUR L'INTIMÉ, OFFICE DES  
TRANSPORTS DU CANADA

Forrest C. Hume

POUR LES INTIMÉS, PROVIDENCE GRAIN  
GROUP INC., GOUVERNEMENT DE LA  
PROVINCE DE L'ALBERTA et JAMES  
RICHARDSON INTERNATIONAL LTD

**AVOCATS INSCRITS AU DOSSIER :**

Miller Thomson LLP  
Edmonton (Alberta)

POUR L'APPELANTE

Office des transports du Canada  
Direction des services juridiques  
Gatineau (Québec)

POUR L'INTIMÉ, OFFICE DES  
TRANSPORTS DU CANADA

Forrest C. Hume Law Corporation  
Vancouver (C.-B.)

POUR LES INTIMÉS, PROVIDENCE GRAIN  
GROUP INC., GOUVERNEMENT DE LA  
PROVINCE DE L'ALBERTA et JAMES  
RICHARDSON INTERNATIONAL LTD

**COUR D'APPEL FÉDÉRALE**

**AVOCATS INSCRITS AU DOSSIER**

**DOSSIER :** A-285-08

**INTITULÉ :** COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER  
NATIONAUX DU CANADA c. NORTH WEST  
TERMINALS LTD. et autres

**LIEU DE L'AUDIENCE :** Vancouver (Colombie-Britannique)

**DATE DE L'AUDIENCE :** Le 19 avril 2010

**MOTIFS DU JUGEMENT :** LE JUGE NADON

**Y ONT SOUSCRIT :** LE JUGE EN CHEF BLAIS  
LA JUGE SHARLOW

**DATE DES MOTIFS :** Le 9 septembre 2010

**COMPARUTIONS :**

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

POUR L'APPELANTE

John Dodsworth  
Carolina Mingarelli

POUR L'INTIMÉ, OFFICE DES  
TRANSPORTS DU CANADA

Forrest C. Hume

POUR LES INTIMÉS, NORTH WEST  
TERMINAL LTD., GOUVERNEMENT DE LA  
PROVINCE DE LA SASKATCHEWAN et  
JAMES RICHARDSON INTERNATIONAL  
LTD

**AVOCATS INSCRITS AU DOSSIER :**

Miller Thomson LLP  
Edmonton (Alberta)

POUR L'APPELANTE

Office des transports du Canada  
Direction des services juridiques  
Gatineau (Québec)

POUR L'INTIMÉ, OFFICE DES  
TRANSPORTS DU CANADA

Forrest C. Hume Law Corporation  
Vancouver (C.-B.)

POUR LES INTIMÉS, NORTH WEST  
TERMINAL LTD., GOUVERNEMENT DE LA  
PROVINCE DE LA SASKATCHEWAN et  
JAMES RICHARDSON INTERNATIONAL  
LTD

**COUR D'APPEL FÉDÉRALE**

**AVOCATS INSCRITS AU DOSSIER**

**DOSSIER :** A-286-08

**INTITULÉ :** COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER  
NATIONAUX DU CANADA c. NORTH EAST  
TERMINAL LTD. et autres

**LIEU DE L'AUDIENCE :** Vancouver (Colombie-Britannique)

**DATE DE L'AUDIENCE :** Le 19 avril 2010

**MOTIFS DU JUGEMENT :** Le juge Nadon

**Y ONT SOUSCRIT :** Le juge en chef Blais  
La juge Sharlow

**DATE DES MOTIFS :** Le 9 septembre 2010

**COMPARUTIONS :**

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

POUR L'APPELANTE

John Dodsworth  
Carolina Mingarelli

POUR L'INTIMÉ, OFFICE DES  
TRANSPORTS DU CANADA

Forrest C. HUME

POUR LES INTIMÉS, NORTH EAST  
TERMINAL LTD., GOUVERNEMENT DE LA  
PROVINCE DE LA SASKATCHEWAN,  
GOUVERNEMENT DE LA PROVINCE DU  
MANITOBA et JAMES RICHARDSON  
INTERNATIONAL LTD

**AVOCATS INSCRITS AU DOSSIER :**

Miller Thomson LLP  
Edmonton (Alberta)

POUR L'APPELANTE

Office des transports du Canada  
Direction des services juridiques  
Gatineau (Québec)

POUR L'INTIMÉ, OFFICE DES  
TRANSPORTS DU CANADA

Forrest C. Hume Law Corporation  
Vancouver (C.-B.)

POUR LES INTIMÉS, NORTH EAST  
TERMINAL LTD., GOUVERNEMENT DE LA  
PROVINCE DE LA SASKATCHEWAN,  
GOUVERNEMENT DE LA PROVINCE DU  
MANITOBA et JAMES RICHARDSON  
INTERNATIONAL LTD