



TRANSPORTS

Appel interjeté à l'encontre d'une décision rendue par l'Office des transports du Canada (décision CONF-11-2018), qui a conclu que l'appelante a manqué aux obligations en matière de niveau de services que prévoit l'art. 113(1) de la *Loi sur les transports au Canada*, L.C. 1996, ch. 10, en refusant de réparer une ligne de chemin de fer qui avait été endommagée par une inondation — L'appelante est une compagnie de chemin de fer sous réglementation fédérale — La ligne est le seul lien qui dessert la ville de Churchill — L'appelante a déclaré un cas de force majeure à la suite d'une évaluation préliminaire des dommages préparée par AECOM, un cabinet d'ingénierie — Elle a annoncé une suspension indéfinie de l'exploitation de la ligne — Elle a indiqué qu'il lui était impossible de rétablir les services sur la ligne, en raison des coûts énormes des réparations exigées à la suite des dommages — La ligne a été réparée par la suite et est en service depuis — L'Office a fait valoir que, bien qu'un cas de force majeure puisse justifier une pause raisonnable, une compagnie de chemin de fer ne peut être libérée de façon permanente de ses obligations en matière de services qu'après avoir suivi le processus de transfert et de cessation d'exploitation prévu par la Loi — Il a indiqué que la question de savoir s'il y a eu manquement dépend de la durée de la pause raisonnable — Il a ordonné à l'appelante de terminer les réparations et de rétablir le service le plus rapidement possible — Il s'agissait de savoir si l'Office a conclu à tort qu'une compagnie de chemin de fer ne peut être libérée indéfiniment de ses obligations de services prévues par la Loi sans suivre le processus de transfert et de cessation d'exploitation — Le caractère raisonnable constitue une limite inhérente à la portée et aux effets des obligations prévues à l'art. 113(1) — On ne peut obliger une compagnie de chemin de fer à se ruiner pour satisfaire à toutes les demandes du public en matière de services — En conséquence, il peut être raisonnable d'exiger qu'il soit sursis indéfiniment aux obligations en matière de niveau de services d'une compagnie de chemin de fer, si l'autre option emporte pour cette dernière la faillite — Les dispositions relatives au transfert et à la cessation d'exploitation ne jouent pas nécessairement lorsqu'une compagnie de chemin de fer cesse indéfiniment ses activités — Les dispositions relatives au transfert et à la cessation d'exploitation, prévues à la partie III, section V de la Loi, s'appliquent à des situations qui diffèrent largement de celle dans laquelle se trouvait l'appelante — Plus précisément, la section V s'applique dans les cas où une compagnie de chemin de fer *entend* cesser l'exploitation d'une ligne de chemin de fer — Le processus de cessation d'exploitation est un processus que la compagnie de chemin de fer, dans le cours normal de ses activités, choisit délibérément d'entreprendre — La principale question qui découle du cas de force majeure de mai 2017 et de la situation financière de l'appelante concerne la durée de la pause raisonnable et, plus précisément, la question de savoir si l'appelante avait droit à une pause d'une durée indéfinie dans les circonstances — L'Office a commis une erreur en exigeant que l'appelante entreprenne le processus de transfert et de cessation d'exploitation comme condition préalable à l'octroi d'une pause indéfinie durant laquelle elle serait libérée de ses obligations en matière de services — Il s'agissait d'une interprétation erronée du critère juridique applicable — La situation financière d'une compagnie de chemin de fer constitue une considération essentielle dans l'évaluation de ce que l'Office peut raisonnablement exiger de la compagnie relativement à ses obligations en matière de niveau de services — Le défaut de tenir compte de la situation financière de l'appelante constitue une erreur de droit — Il ne suffit pas que l'Office mentionne l'importance de la situation financière de la compagnie de chemin de fer dans la décision quant à la durée d'une pause raisonnable — Appel accueilli.

HUDSON BAY RAILWAY COMPANY C. ROSNER (A-267-18, 2021 CAF 147, juge Nadon, J.C.A., motifs du jugement en date du 20 juillet 2021, 19 p.)