

A-177-07  
2008 FCA 42

A-177-07  
2008 CAF 42

**Canadian Pacific Railway Company** (*Appellant*)

**Compagnie de chemin de fer Canadien Pacifique**  
(*appelante*)

v.

c.

**Canadian Transportation Agency, ATCO Pipelines, a  
division of ATCO Gas and Pipelines** (*Respondents*)

**Office des transports du Canada, ATCO Gazoducs,  
une division d'ATCO Gas and Gazoducs** (*intimés*)

*INDEXED AS: CANADIAN PACIFIC RAILWAY CO. v. CANADA  
(TRANSPORTATION AGENCY) (F.C.A.)*

*RÉPERTORIÉ : CIE DE CHEMIN DE FER CANADIEN PACIFIQUE C.  
CANADA (OFFICE DES TRANSPORTS) (C.A.F.)*

Federal Court of Appeal, Décary, Noël and Sharlow JJ.A.  
—Edmonton, January 15; Ottawa, February 6, 2008.

Cour d'appel fédérale, juges Décary, Noël et Sharlow,  
J.C.A.—Edmonton, 15 janvier; Ottawa, 6 février 2008.

*Transportation — Appeal from Canadian Transportation Agency decision granting application for authority to construct above-ground safety valves for natural gas pipeline where pipeline running under railway right of way, parallel to railway track — Under Canada Transportation Act, s. 101(3) Agency may authorize construction of “utility crossing” defined in s. 100 in relation to railway line — Given statutory context, “railway line” intended to include right of way on which railway track located — Portions of pipeline on which safety valves to be constructed within definition of “utility crossing” in Act, s. 100 — Agency’s interpretation reasonable — Appeal dismissed.*

*Transports — Appel de la décision par laquelle l’Office des transports du Canada a accueilli la demande présentée en vue d’obtenir l’autorisation de construire, pour un gazoduc, des installations munies de valves hors sol à des endroits où le gazoduc passe sous l’emprise du chemin de fer, parallèlement à la voie ferrée — En vertu de l’art. 101(3) de la Loi sur les transports au Canada, l’Office peut autoriser la construction d’un « franchissement par desserte », qui est défini à l’art. 100 par rapport à une ligne de chemin de fer — Compte tenu du contexte de la loi, l’expression « ligne de chemin de fer » vise à inclure l’emprise sur laquelle se trouve la voie ferrée — Les parties du gazoduc sur lesquelles les installations munies d’une valve doivent être construites répondent à la définition de « franchissement par desserte » que l’on trouve à l’art. 100 de la Loi — L’interprétation de l’Office était raisonnable — Appel rejeté.*

*Administrative Law — Judicial Review — Standard of Review — Appeal from Canadian Transportation Agency decision granting application for authority to construct above-ground safety valves for natural gas pipeline where pipeline running under Canadian Pacific Railway Company (CPR) railway right of way, parallel to railway track — Since Supreme Court of Canada’s decision in Council of Canadians with Disabilities v. VIA Rail Canada Inc., standard of review in appeal from Agency’s decision on question of statutory interpretation of provision defining Agency’s jurisdiction no longer correctness but reasonableness.*

*Droit administratif — Contrôle judiciaire — Norme de contrôle judiciaire — Appel de la décision par laquelle l’Office des transports du Canada a accueilli la demande présentée en vue d’obtenir l’autorisation de construire, pour un gazoduc, des installations munies d’une valve hors sol aux endroits où le gazoduc passe sous l’emprise de la compagnie de chemin de fer Canadien Pacifique (CP), parallèlement à la voie ferrée — Depuis que la Cour suprême du Canada a rendu sa décision dans l’arrêt Conseil des Canadiens avec déficiences c. VIA Rail Canada Inc., la norme de contrôle applicable dans le cadre d’un appel interjeté à l’encontre d’une décision de l’Office portant sur une question d’interprétation d’une disposition législative qui définit la compétence de l’Office n’est plus la norme de la décision correcte, mais plutôt celle de la norme de la décision raisonnable.*

This was an appeal from a decision of the Canadian Transportation Agency granting ATCO Pipelines’ application

Il s’agissait d’un appel de la décision par laquelle l’Office des transports du Canada a accueilli la demande présentée par

for the authority to construct above-ground safety valves for its natural gas pipeline at two locations where the pipeline runs under the Canadian Pacific Railway Company (CPR) railway right of way, parallel to the railway track. ATCO owns and operates a natural gas pipeline in Alberta. A portion of the pipeline runs mostly beside the CPR railway track and crosses under the railway track at three locations. Permission to build that portion was obtained by ATCO's predecessor pursuant to a 1951 agreement, which was filed with, and became an order of the Agency in accordance with section 101 of the *Canada Transportation Act* (CTA). When ATCO was to negotiate an amendment to the agreement in order to permit construction of the above-ground valves, it applied to the Agency for authorization. Subsection 101(3) of the CTA permits the Agency to authorize the construction of a suitable "utility crossing" which is defined in section 100 as the part of a utility line that passes over or under a railway line. CPR submitted that "railway line" means "railway track" and the respondents submitted that it includes the right of way on which a railway track is located.

The issues were what was the appropriate standard of review and whether the portions of the pipeline on which the safety valves are to be constructed fell within the definition of "utility crossing" in section 100 of the CTA.

*Held*, the appeal should be dismissed.

Since the recent Supreme Court of Canada decision in *Council of Canadians with Disabilities v. VIA Rail Canada Inc.*, the standard of review in an appeal from a decision of the Agency on a question of statutory interpretation of a provision defining the Agency's jurisdiction is no longer correctness but reasonableness. Since the nature of the legal issue herein was sufficiently like the one in *VIA Rail*, the Court was bound to apply the same standard of reasonableness.

"Railway line" in *Canada Transportation Act*, section 98, has previously been determined by the Federal Court of Appeal to include the many different components that are located on the right of way occupied by the railway company and that permit and facilitate the movement of locomotives and rolling stock. Numerous Agency decisions relating to the salvage value of a railway line support the proposition that a railway line includes the railway right of way. And the Minister of Transport has asserted jurisdiction over the railway safety implications of the proposed construction of above-ground safety valves, relying on the definition of "utility crossing" in the *Railway*

ATCO Gazoducs en vue d'obtenir l'autorisation de construire, pour son gazoduc, des installations munies d'une valve hors sol à deux endroits où le gazoduc passe sous l'emprise de la Compagnie de chemin de fer Canadien Pacifique (CP), parallèlement à la voie ferrée. ATCO possède et exploite un gazoduc en Alberta. Un tronçon du gazoduc longe la voie ferrée de CP et il traverse la voie ferrée à trois endroits. La personne morale qui a précédé ATCO avait obtenu l'autorisation de construire ce tronçon aux termes d'une entente conclue en 1951, qui a été déposée auprès de l'Office et a été assimilée à un arrêté de l'Office conformément à l'article 101 de la *Loi sur les transports au Canada* (la LTC). Lorsque ATCO a tenté de négocier une modification à l'entente pour obtenir l'autorisation d'installer les valves hors sol, elle a présenté une demande d'autorisation à l'Office. Le paragraphe 101(3) de la LTC permet à l'Office d'autoriser la construction d'un franchissement convenable, qui est défini à l'article 100 comme étant un franchissement par une desserte d'un chemin de fer par passage supérieur ou inférieur. CP affirmait que l'expression « chemin de fer » s'entend d'une « voie ferrée » et les intimés soutenaient que cette première expression comprend l'emprise sur laquelle se trouve la voie ferrée.

Il s'agissait de savoir qu'elle était la norme de contrôle applicable et si les parties du gazoduc sur lesquelles les installations munies d'une valve doivent être construites répondaient à la définition de « franchissement par desserte » que l'on trouve à l'article 100 de la LTC.

*Arrêt* : l'appel doit être rejeté.

Depuis que la Cour suprême du Canada a rendu sa décision récemment dans l'arrêt *Conseil des Canadiens avec déficiences c. VIA Rail Canada Inc.*, la norme de contrôle applicable dans le cadre d'un appel interjeté à l'encontre d'une décision de l'Office portant sur une question d'interprétation d'une disposition législative qui définit la compétence de l'Office n'est plus la norme de la décision correcte, mais plutôt celle de la norme de la décision raisonnable. Comme la nature de la question de droit posée en l'espèce ressemblait suffisamment à celle de la question de droit soulevée dans l'affaire *VIA Rail*, la Cour était tenue d'appliquer la même norme de la décision raisonnable.

La Cour d'appel fédérale a établi dans le passé que l'expression « ligne de chemin de fer » paraissant à l'article 98 de la *Loi sur les transports au Canada* comprend les divers éléments, situés sur le droit de passage occupé par la compagnie de chemin de fer, qui permettent et facilitent le mouvement des locomotives et du matériel roulant. Bon nombre de décisions de l'Office portant sur la détermination de la valeur de récupération d'une ligne de chemin de fer étaient la proposition que l'emprise de la voie ferrée fait partie de la ligne de chemin de fer. En outre, le ministre s'est déclaré compétent sur les aspects de la construction projetée des installations de valves hors sol qui

*Safety Act* which is substantially the same as the definition thereof in the CTA. Given the statutory context, the Agency's interpretation gave the language of the definition of "utility line" a meaning that it could reasonably bear and that was consistent with its purpose. Parliament did not intend to adopt legislation that would preclude the current interrelated statutory schemes for the regulation of railways and railway safety from applying to the construction of above-ground safety valves on a natural gas pipeline located on a railway right of way.

ont des incidences sur la sécurité ferroviaire, en se fondant sur la définition de l'expression « franchissement par desserte » que l'on trouve dans la *Loi sur la sécurité ferroviaire*, qui est presque identique à celle que l'on trouve dans la LTC. Compte tenu du contexte de la loi, l'interprétation retenue par l'Office a conféré à la définition de « desserte » un sens que l'on pouvait raisonnablement attribuer à ce terme qui était compatible avec son objet. Le législateur n'entendait pas adopter des dispositions législatives qui auraient pour effet d'empêcher les régimes législatifs actuels, qui sont étroitement liés, pour réglementer les chemins de fer et la sécurité ferroviaire de s'appliquer à la construction de ces valves hors sol sur un gazoduc situé sur l'emprise d'une voie ferrée.

#### STATUTES AND REGULATIONS JUDICIALLY CONSIDERED

*Canada Transportation Act*, S.C. 1996, c. 10, ss. 87 "railway", 98, 100, 101.

*Discontinuance and Continuance of Proceedings Order*, 1996, SOR/96-383.

*Railway Act*, R.S.C., 1985, c. R-3, ss. 2 "railway", 326.

*Railway Safety Act*, R.S.C., 1985 (4th Supp.), c. 32, s. 4 "crossing work", "railway work", "utility crossing".

#### CASES JUDICIALLY CONSIDERED

##### FOLLOWED:

*Council of Canadians with Disabilities v. VIA Rail Canada Inc.*, [2007] 1 S.C.R. 650; (2007), 279 D.L.R. (4th) 1; 59 Admin. L.R. (4th) 1; 360 N.R. 1; 2007 SCC 15.

##### CONSIDERED:

*VIA Rail Canada Inc. v. Canada (Transportation Agency)*, [2005] 4 F.C.R. 473; (2005), 252 D.L.R. (4th) 418; 330 N.R. 337; 2005 FCA 79; revg *Application by the Council of Canadians with Disabilities pursuant to subsection 172(1) of the Canada Transportation Act*, S.C. 1996, c. 10, regarding the level of accessibility of VIA Rail Canada Inc.'s Renaissance passenger rail cars, Decision No. 175-AT-R-2003 and *Application by the Council of Canadians with Disabilities, regarding the level of accessibility of VIA Rail Canada Inc.'s Renaissance passenger rail cars—Final findings related to Decision No. 175-AT-R-2003*, Decision No. 620-AT-R-2003; *Canadian National Railway Co. v. Canada (Canadian Transportation Agency)* (1999), 251 N.R. 245 (F.C.A.); *Relocation of the existing aerial power line (CP)—Edmonton Power Inc. dba Edmonton Power*, Decision No. 124-R-1997.

#### LOIS ET RÈGLEMENTS CITÉS

*Décret sur l'abandon et la poursuite des procédures*, 1996, DORS/96-383.

*Loi sur la sécurité ferroviaire*, L.R.C. (1985) (4<sup>e</sup> suppl.), ch. 32, art. 4 « franchissement par desserte », « installations ferroviaires », « ouvrages de franchissement ».

*Loi sur les chemins de fer*, L.R.C. (1985), ch. R-3, art. 2 « chemin de fer », 326.

*Loi sur les transports au Canada*, L.C. 1996, ch. 10, art. 87 « chemin de fer », 98, 100, 101.

#### JURISPRUDENCE CITÉE

##### DÉCISION SUIVIE :

*Conseil des Canadiens avec déficiences c. VIA Rail Canada Inc.*, [2007] 1 R.C.S. 650; 2007 CSC 15.

##### DÉCISIONS EXAMINÉES :

*VIA Rail Canada Inc. c. Canada (Office des transports)*, [2005] 4 R.C.F. 473; 2005 CAF 79; infirmant *Demande présentée par le Conseil des Canadiens avec déficiences en vertu du paragraphe 172(1) de la Loi sur les transports au Canada*, L.C. 1996, ch. 10, au sujet du niveau d'accessibilité des voitures de chemin de fer de passagers Renaissance de VIA Rail Canada Inc., décision n° 175-AT-R-2003 et *Demande présentée par le Conseil des Canadiens avec déficiences au sujet du niveau d'accessibilité des voitures de chemin de fer de passagers Renaissance de VIA Rail Canada Inc. — Constatations finales de la décision n° 175-AT-R-2003*, décision n° 620-AT-R-2003; *Cie des chemins de fer nationaux du Canada c. Canada (Office des transports)*, [1999] A.C.F. n° 1961 (C.A.) (QL); *Déplacement ligne aérienne de transport d'électricité (CP)—Edmonton Power Inc. s/n Edmonton Power*, décision n° 124-R-1997.

## REFERRED TO:

*Canadian Pacific Railway Co. v. Canada (Transportation Agency)*, [2003] 4 F.C. 558; (2003), 307 N.R. 378; 2003 FCA 271; *Barrie Public Utilities v. Canadian Cable Television Assn.*, [2003] 1 S.C.R. 476; (2003), 225 D.L.R. (4th) 206; 49 Admin. L.R. (3d) 161; 204 N.R. 1; *Rizzo & Rizzo Shoes Ltd. (Re)*, [1998] 1 S.C.R. 27; (1998), 36 O.R. (3d) 418; 154 D.L.R. (4th) 193; 50 C.B.R. (3d) 163; 33 C.C.E.L. (2d) 173; 221 N.R. 241; 106 O.A.C. 1; *Determination of net salvage value—CN vs City of Prince Albert and Rural Municipalities of Prince Albert No. 461*, Decision No. 175-R-1999; *Net Salvage Value of CN Chatham Subdivision—VIA Rail Canada Inc.*, Decision No. 467-R-1996; *St. Lawrence & Hudson Railway Company Limited*, Decision No. 530-R-1998; *Determination of the net salvage value—CN Arborfield Subdivision*, Decision No. 545-R-1999; *Determination of net salvage value of the CN's Cudworth Subdivision*, Decision No. 542-R-2000.

## AUTHORS CITED

Canadian Transportation Agency. Agreement between the Canadian Pacific Railway Company and the Canadian Western Natural Gas Company Limited, Order No. 2004-AGR-478, dated November 16, 2004.

APPEAL from a decision of the Canadian Transportation Agency granting an application under subsection 101(3) of the *Canada Transportation Act*, for the authority to construct above-ground safety valves for a natural gas pipeline where it runs under the railway right of way, parallel to the railway track. Appeal dismissed.

## APPEARANCES:

*Glen H. Poelman* and *Ryan Penner* for appellant.  
*Andray Renaud* for respondent Canadian Transportation Agency.  
*Donald R. Cranston, Q.C.* and *Peter S. -L. Wong* for respondent ATCO Pipelines.

## SOLICITORS OF RECORD:

*Macleod Dixon LLP*, Calgary, for appellant.  
*Canadian Transportation Agency*, Gatineau, for respondent Canadian Transportation Agency.  
*Bennett Jones LLP*, Edmonton, for respondent ATCO Pipelines.

## DÉCISIONS CITÉES :

*Cie de chemin de fer Canadien Pacifique c. Canada (Office des transports)*, [2003] 4 C.F. 558; 2003 CAF 271; *Barrie Public Utilities c. Assoc. canadienne de télévision par câble*, [2003] 1 R.C.S. 476; *Rizzo & Rizzo Shoes Ltd. (Re)*, [1998] 1 R.C.S. 27; *Détermination de la valeur nette de récupération – CN vs la Ville de Prince Albert et par les municipalités rurales de Prince Albert n° 461*, décision n° 175-R-1999; *Valeur nette de récupération de la subdivision Chatham du CN – VIA Rail Canada Inc.*, décision n° 467-R-1996; *La Compagnie de chemin de fer Saint-Laurent & Hudson Limitée*, décision n° 530-R-1998; *Détermination de la valeur nette de récupération de la subdivision Arborfield du CN*, décision n° 545-R-1999; *Détermination de la valeur nette de récupération de la subdivision Cudworth du CN*, décision n° 542-R-2000.

## DOCTRINE CITÉE

Office des transports du Canada. Entente entre la Compagnie de chemin de fer Canadien Pacifique et la Canadian Western Natural Gas Company Limited, arrêté n° 2004-AGR-478, daté du 16 novembre 2004.

APPEL de la décision par laquelle l'Office des transports du Canada a accueilli la demande présentée en application du paragraphe 101(3) de la *Loi sur les transports au Canada* en vue d'obtenir l'autorisation de construire, pour un gazoduc, des installations munies de valves hors sol à des endroits où le gazoduc passe sous l'emprise du chemin de fer, parallèlement à la voie ferrée. Appel rejeté.

## ONT COMPARU :

*Glen H. Poelman* et *Ryan Penner* pour l'appelante.  
*Andray Renaud* pour l'intimé l'Office des transports du Canada.  
*Donald R. Cranston, c.r.* et *Peter S. -L. Wong* pour l'intimée ATCO Gazoducs.

## AVOCATS INSCRITS :

*Macleod Dixon LLP*, Calgary, pour l'appelante.  
*Office des transports du Canada*, Gatineau, pour l'intimé l'Office des transports du Canada.  
*Bennett Jones LLP*, Edmonton, pour l'intimée ATCO Gazoducs.

*The following are the reasons for judgment rendered in English by*

[1] SHARLOW J.A.: The Canadian Pacific Railway Company (CPR) is appealing, with leave, Decision No. 709-R-2006 of the Canadian Transportation Agency dated December 22, 2006 [*Authority to construct and maintain utility crossings (above-ground valves) within CP's right of way — ATCO Pipelines, a division of ATCO Gas and Pipelines Ltd.*]. In that decision, the Agency granted the application of ATCO Pipelines, a division of ATCO Gas and Pipelines Ltd., for the authority to construct above-ground safety valves for its natural gas pipeline at two locations where the pipeline runs under the CPR railway right of way, parallel to the railway track. CPR argues that this decision is not within the jurisdiction of the Agency. The issue raised in the appeal is whether the portions of the pipeline on which the safety valves are to be constructed fall within the definition of “utility crossing” in section 100 of the *Canada Transportation Act*, S.C. 1996, c. 10.

#### Statutory provisions

##### (A) *Canada Transportation Act*

[2] The relevant provisions of the *Canada Transportation Act* are sections 98, 100 and 101, and the definition of “railway” in section 87. All of these provisions are found in Part III, entitled “Railway Transportation”. The definition of “railway” reads as follows:

**87.** In this Part,

...

“railway” means a railway within the legislative authority of Parliament and includes

(a) branches, extensions, sidings, railway bridges, tunnels, stations, depots, wharfs, rolling stock, equipment, stores, or other things connected with the railway, and

*Ce qui suit est la version française des motifs du jugement rendus par*

[1] LA JUGE SHARLOW, J.C.A. : La compagnie de chemin de fer Canadien Pacifique (CP) interjette appel, sur autorisation, de la décision n° 709-R-2006 en date du 22 décembre 2006 [*Autorisation de construire et d'entretenir des franchissements par desserte (installation comprenant une valve hors sol) sur l'emprise de CP — ATCO Pipelines, une division d'ATCO Gas and Pipelines Ltd.*] par laquelle l'Office des transports du Canada a accueilli la demande présentée par ATCO Gazoducs, une division d'ATCO Gas and Gazoducs Ltd., en vue d'obtenir l'autorisation de construire, pour son gazoduc, des installations munies d'une valve hors sol à deux endroits où le gazoduc passe sous l'emprise de CP, parallèlement à la voie ferrée. CP affirme que l'Office n'a pas compétence pour rendre cette décision. La question soulevée dans le présent appel est celle de savoir si les parties du gazoduc sur lesquelles les installations munies d'une valve doivent être construites répondent à la définition de « franchissement par desserte » que l'on trouve à l'article 100 de la *Loi sur les transports au Canada*, L.C. 1996, ch. 10.

#### Dispositions législatives

##### (A) *Loi sur les transports au Canada*

[2] Les dispositions applicables de la *Loi sur les transports au Canada* sont les articles 98, 100 et 101, ainsi que la définition de « chemin de fer » à l'article 87. Toutes ces dispositions se trouvent à la partie III, intitulée « Transport ferroviaire ». Voici la définition de « chemin de fer » :

**87.** Les définitions qui suivent s'appliquent à la présente partie.

« chemin de fer » Chemin de fer relevant de l'autorité législative du Parlement. Sont également visés :

a) les embranchements et prolongements, les voies de garage et d'évitement, les ponts et tunnels, les gares et stations, les dépôts et quais, le matériel roulant, l'équipement et les fournitures, ainsi que tous les autres biens qui dépendent du chemin de fer;

(b) communications or signalling systems and related facilities and equipment used for railway purposes;

[3] The definition of “railway” quoted above was enacted in 1996. Its statutory predecessor is found in section 2 of the *Railway Act*, R.S.C., 1985, c. R-3. That definition read as follows:

2. (1) In this Act, and in any Special Act,

...

“railway” means any railway that the company has authority to construct or operate, and includes all branches, extensions, sidings, stations, depots, wharfs, rolling stock, equipment, stores, property real or personal and works connected therewith, and also any railway bridge, tunnel or other structure that the company is authorized to construct; and, except where the context is inapplicable, includes street railway and tramway;

[4] Sections 98, 100 and 101 of the *Canada Transportation Act* read as follows:

98. (1) A railway company shall not construct a railway line without the approval of the Agency.

(2) The Agency may, on application by the railway company, grant the approval if it considers that the location of the railway line is reasonable, taking into consideration requirements for railway operations and services and the interests of the localities that will be affected by the line.

(3) No approval is needed for the construction of a railway line

(a) within the right of way of an existing railway line; or

(b) within 100 m of the centre line of an existing railway line for a distance of no more than 3 km.

...

100. In this section and section 101,

b) les systèmes de communication ou de signalisation et les installations et équipements connexes qui servent à l’exploitation du chemin de fer.

[3] Cette définition de l’expression « chemin de fer » a été édictée en 1996. La définition qui lui avait précédé se trouve à l’article 2 de la *Loi sur les chemins de fer*, L.R.C. (1985) ch. R-3. Cette définition était ainsi libellée :

2. (1) Les définitions qui suivent s’appliquent à la présente loi ainsi qu’à toute loi spéciale.

[...]

« chemin de fer » (ou « voie ferrée ») Tout chemin de fer que la compagnie est autorisée à construire ou à exploiter, y compris tous les embranchements et prolongements, toutes les voies de garage et d’évitement, toutes les gares et stations, tous les dépôts et quais, tout le matériel roulant, tout l’équipement, toutes les fournitures, tous les biens meubles ou immeubles et tous les ouvrages qui en dépendent, et aussi tout pont de chemin de fer, tout tunnel ou toute autre construction que la compagnie est autorisée à ériger et, si le contexte le permet, le chemin de fer urbain et le tramway.

[4] Les articles 98, 100 et 101 de la *Loi sur les transports au Canada* disposent :

98. (1) La construction d’une ligne de chemin de fer par une compagnie de chemin de fer est subordonnée à l’autorisation de l’Office.

(2) Sur demande de la compagnie, l’Office peut accorder l’autorisation s’il juge que l’emplacement de la ligne est convenable, compte tenu des besoins en matière de service et d’exploitation ferroviaires et des intérêts des localités qui seront touchées par celle-ci.

(3) La construction d’une ligne de chemin de fer à l’intérieur du droit de passage d’une ligne de chemin de fer existante ou, s’il s’agit d’une ligne de chemin de fer d’au plus trois kilomètres de long, à 100 mètres ou moins de l’axe d’une telle ligne n’est pas subordonnée à l’autorisation.

[...]

100. Les définitions qui suivent s’appliquent au présent article et à l’article 101.

“road crossing” means the part of a road that passes across, over or under a railway line, and includes a structure supporting or protecting that part of the road or facilitating the crossing;

“utility crossing” means the part of a utility line that passes over or under a railway line, and includes a structure supporting or protecting that part of the utility line or facilitating the crossing;

“utility line” means a wire, cable, pipeline or other like means of enabling the transmission of goods or energy or the provision of services.

**101.** (1) An agreement, or an amendment to an agreement, relating to the construction, maintenance or apportionment of the costs of a road crossing or a utility crossing may be filed with the Agency.

(2) When the agreement or amendment is filed, it becomes an order of the Agency authorizing the parties to construct or maintain the crossing, or apportioning the costs, as provided in the agreement.

(3) If a person is unsuccessful in negotiating an agreement or amendment mentioned in subsection (1), the Agency may, on application, authorize the construction of a suitable road crossing, utility crossing or related work, or specifying who shall maintain the crossing.

(4) Section 16 of the *Railway Safety Act* applies if a person is unsuccessful in negotiating an agreement relating to the apportionment of the costs of constructing or maintaining the road crossing or utility crossing.

[5] Section 326 of the *Railway Act*, the statutory predecessor to section 101 of the *Canada Transportation Act*, dealt with the construction and maintenance of utility lines near railway lines. That provision read as follows:

**326.** (1) Lines, wires, other conductors or other structures or appliances for telegraphic or telephonic purposes, or for the conveyance of power or electricity for other purposes, shall not, without leave of the Commission, except as provided in subsection (5), be constructed or maintained

(a) along or across a railway, by any company other than the railway company owning or controlling the railway; or

« desserte » Ligne servant au transport de produits ou d'énergie ou à la fourniture de services, notamment par fil, câble ou canalisation.

« franchissement par desserte » Franchissement par une desserte d'un chemin de fer par passage supérieur ou inférieur, ainsi que tous les éléments structureaux facilitant le franchissement ou nécessaires à la partie visée de la desserte.

« franchissement routier » Franchissement par une route d'un chemin de fer par passage supérieur, inférieur ou à niveau, ainsi que tous les éléments structureaux facilitant le franchissement ou nécessaires à la partie visée de la route.

**101.** (1) Toute entente, ou toute modification apportée à celle-ci, concernant la construction, l'entretien ou la répartition des coûts d'un franchissement routier ou par desserte peut être déposée auprès de l'Office.

(2) L'entente ou la modification ainsi déposée est assimilée à un arrêté de l'Office qui autorise la construction ou l'entretien du franchissement, ou qui répartit les coûts afférents, conformément au document déposé.

(3) L'Office peut, sur demande de la personne qui ne réussit pas à conclure l'entente ou une modification, autoriser la construction d'un franchissement convenable ou de tout ouvrage qui y est lié, ou désigner le responsable de l'entretien du franchissement.

(4) L'article 16 de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* s'applique s'il n'y a pas d'entente quant à la répartition des coûts de la construction ou de l'entretien du franchissement.

[5] L'article 326 de la *Loi sur les chemins de fer*, qui a précédé l'article 101 de la *Loi sur les transports au Canada*, portait sur la construction et l'entretien des dessertes situées près des voies ferrées. Cette disposition est ainsi libellée :

**326.** (1) Sauf de la manière prévue au paragraphe (5), il ne peut être érigé ni maintenu, sans la permission de la Commission, de lignes, fils métalliques, d'autres conducteurs ou d'autres structures ou appareils de transmission téléphonique ou télégraphique, ou servant à la transmission de la force motrice ou de l'électricité employée à d'autres objets :

a) soit le long ou en travers d'un chemin de fer, par une autre compagnie que la compagnie de chemin de fer possédant ou contrôlant le chemin de fer;

(b) across or near such other lines, wires, conductors, structures or appliances that are within the legislative authority of Parliament.

(B) *Railway Safety Act*

[6] The point of statutory interpretation in issue in this case requires consideration of a related statute, the *Railway Safety Act*, R.S.C., 1985 (4th Supp.), c. 32. The *Railway Safety Act* and the regulations made under that Act establish railway safety standards for, among other things, the construction, maintenance and operation of a “railway work”. Those regulations are administered by the Minister of Transport.

[7] The term “railway work” is defined in section 4 of the *Railway Safety Act* to include any “crossing work”, which in turn is defined to include any “utility crossing”. The definition of “utility crossing” in the *Railway Safety Act* is substantially the same as the definition in the *Canada Transportation Act*.

Facts

[8] ATCO owns and operates a natural gas pipeline in Alberta. The pipeline was built by ATCO’s corporate predecessor, Canadian Western Natural Gas Company Limited. A portion of the pipeline, approximately 20 miles long, is located on the CPR railway right of way between Kananaskis and Banff, between mile 57.85 and mile 76.95. That 20-mile portion of the pipeline runs mostly beside the CPR railway track on the railway right of way, and it crosses under the railway track at three locations. Permission to build that 20-mile portion of the pipeline was given to Canadian Western Natural Gas Company Limited by CPR pursuant to an agreement dated June 30, 1951.

[9] In 2004, ATCO filed the 1951 agreement with the Canadian Transportation Agency pursuant to subsection 101(1) of the *Canada Transportation Act*. By virtue of subsection 101(2), the 1951 agreement became an order of the Agency ([Agreement between the Canadian Pacific Railway Company and the Canadian Western Natural

b) soit en travers ou près d’autres semblables lignes, fils métalliques, conducteurs, structures ou appareils qui relèvent de l’autorité législative du Parlement.

(B) *Loi sur la sécurité ferroviaire*

[6] La question d’interprétation législative en litige dans la présente espèce nous oblige à tenir compte d’une loi connexe, la *Loi sur la sécurité ferroviaire*, L.R.C. (1985) (4<sup>e</sup> suppl.), ch. 32. La *Loi sur la sécurité ferroviaire* et ses règlements d’application définissent des normes de sécurité ferroviaire régissant notamment la construction, l’entretien et l’exploitation des « installations ferroviaires ». Ces règlements sont administrés par le ministre des Transports.

[7] L’expression « installations ferroviaires » est définie à l’article 4 de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*. Elle englobe les « ouvrages de franchissement », lesquels englobent les « franchissements par desserte ». La définition de l’expression « franchissement par desserte » que l’on trouve dans la *Loi sur la sécurité ferroviaire* est essentiellement la même que celle que propose la *Loi sur les transports au Canada*.

Les faits

[8] ATCO possède et exploite un gazoduc en Alberta. Ce gazoduc a été construit par la personne morale qui a précédé ATCO, la Canadian Western Natural Gas Company Limited. Un tronçon du gazoduc, d’une vingtaine de milles de longueur, est situé sur l’emprise de CP entre Kananaskis et Banff, entre les points milliaires 57,85 et 76,95. Ce tronçon de 20 milles du gazoduc longe la voie ferrée de CP sur l’emprise du chemin de fer et il traverse la voie ferrée à trois endroits. Le CP avait accordé à la Canadian Western Natural Gas Company Limited l’autorisation de construire ce tronçon de 20 milles aux termes d’une entente datée du 30 juin 1951.

[9] En 2004, ATCO a déposé l’entente de 1951 auprès de l’Office des transports du Canada conformément au paragraphe 101(1) de la *Loi sur les transports au Canada*. En vertu du paragraphe 101(2), l’accord de 1951 a été assimilé à un arrêté de l’Office ([Entente entre la Compagnie de chemin de fer Canadien Pacifique et la

Gas Company Limited] Order No. 2004-AGR-478, dated November 16, 2004). The record discloses no evidence that CPR objected to the filing of the 1951 agreement or to the resulting order.

[10] It is undisputed that the proposed construction of the above-ground valves is part of the maintenance of the existing pipeline and is intended to improve the safety of the pipeline, in that installing the valves above ground will make it easier to shut the pipeline down in an emergency.

[11] It is also undisputed that the 1951 agreement does not expressly permit the construction of above-ground valves on any portion of the pipeline covered by the agreement. ATCO attempted to negotiate an agreement with CPR for authorization to construct the safety valves. When no agreement could be reached, ATCO applied to the Agency for authorization pursuant to subsection 101(3) of the *Canada Transportation Act*.

#### Standard of review

[12] CPR argues that, in an appeal from a decision of the Agency on a question of the interpretation of a statutory provision that defines the Agency's jurisdiction, the standard of review is correctness. That argument is based on *Canadian Pacific Railway Co. v. Canada (Transportation Agency)*, [2003] 4 F.C. 558 (F.C.A.) (at paragraphs 14 to 21), which followed *Barrie Public Utilities v. Canadian Cable Television Assn.*, [2003] 1 S.C.R. 476 (at paragraphs 10 to 19).

[13] The Agency and ATCO argue that the standard of review is reasonableness. They rely on a more recent decision of the Supreme Court of Canada, *Council of Canadians with Disabilities v. VIA Rail Canada Inc.*, [2007] 1 S.C.R. 650. That was an appeal from a decision of this Court [*VIA Rail Canada Inc. v. Canada (Transportation Agency)*, [2005] 4 F.C.R. 473] reversing decisions of the Agency [*Application by the Council of Canadians with Disabilities pursuant to subsection 172(1) of the Canada Transportation Act*, S.C. 1996, s. 10,

Canadian Western Natural Gas Company Limited] l'arrêté n° 2004-AGR-478, daté du 16 novembre 2004). Le dossier ne renferme aucun élément de preuve qui permette de penser que CP s'est opposé au dépôt de l'entente de 1951 ou à l'arrêté qui en a découlé.

[10] Il est acquis aux débats que la construction projetée des installations munies d'une valve hors sol fait partie des travaux d'entretien du gazoduc existant et qu'elle vise à améliorer la sécurité du gazoduc, étant donné qu'une installation hors sol permettra de fermer le gazoduc plus facilement en cas d'urgence.

[11] Il est également acquis aux débats que l'entente de 1951 ne permet pas expressément la construction d'installations munies d'une valve hors sol sur quelque partie que ce soit du gazoduc visé par l'entente. ATCO a tenté de négocier avec CP une entente pour obtenir l'autorisation d'installer les valves en question. Comme les parties n'ont pu parvenir à une entente, ATCO a présenté une demande d'autorisation à l'Office en vertu du paragraphe 101(3) de la *Loi sur les transports au Canada*.

#### Norme de contrôle

[12] CP affirme que, dans le cas d'un appel d'une décision de l'Office portant sur une question d'interprétation d'une disposition législative qui définit la compétence de l'Office, la norme de contrôle est celle de la décision correcte. Cet argument est fondé sur l'arrêt *Cie de chemin de fer Canadien Pacifique c. Canada (Office des transports)*, [2003] 4 C.F. 558 (C.A.F.) (aux paragraphes 14 à 21), qui suivait l'arrêt *Barrie Public Utilities c. Assoc. canadienne de télévision par câble*, [2003] 1 R.C.S. 476 (aux paragraphes 10 à 19).

[13] L'Office et ATCO soutiennent pour leur part que la norme de contrôle applicable est celle de la décision raisonnable. Ils se fondent sur un arrêt plus récent de la Cour suprême du Canada, l'arrêt *Conseil des Canadiens avec déficiences c. VIA Rail Canada Inc.*, [2007] 1 R.C.S. 650. Il s'agissait d'un pourvoi formé à l'encontre d'une décision [*VIA Rail Canada Inc. c. Canada (Office des transports)*, [2005] 4 R.C.F. 473] par laquelle notre Cour avait infirmé deux décisions [*Demande présentée par le Conseil des Canadiens avec déficiences en vertu du para-*

regarding the level of accessibility of VIA Rail Canada Inc.'s Renaissance passenger rail cars, Decision No. 175-AT-R-2003 and *Application by the Council of Canadians with Disabilities, regarding the level of accessibility of VIA Rail Canada Inc.'s Renaissance passenger rail cars — Final findings related to Decisions No. 175-AT-R-2003*, Decision No. 620-AT-R-2003] requiring VIA Rail Canada Inc. to take certain steps to accommodate disabled passengers. In that case Justice Abella, writing for the majority, discussed the issue of standard of review at paragraphs 87 to 111. The key passages appear at paragraphs 98 to 100, and read as follows:

The *Canada Transportation Act* is highly specialized regulatory legislation with a strong policy focus. The scheme and object of the Act are the oxygen the Agency breathes. When interpreting the Act, including its human rights components, the Agency is expected to bring its transportation policy knowledge and experience to bear on its interpretations of its assigned statutory mandate....

The allegedly jurisdictional determination the Agency was being asked to make... falls squarely within its statutory mandate. It did not involve answering a legal question beyond its expertise, but rather requires the Agency to apply its expertise to the legal issue assigned to it by statute....

The Agency is responsible for interpreting its own legislation, including what that statutory responsibility includes. The Agency made a decision with many component parts, each of which fell squarely and inextricably within its expertise and mandate. It was therefore entitled to a single, deferential standard of review.

[14] In my view, the nature of the legal issue in this case is sufficiently like the legal issue in the *VIA Rail* case that the same standard of review should apply. It follows that this Court is bound to apply the standard of review applied in *VIA Rail*, which is reasonableness.

*graphe 172(1) de la Loi sur les transports au Canada, au sujet du niveau d'accessibilité des voitures de chemin de fer de passagers Renaissance de VIA Rail Canada Inc.*, décision n° 175-AT-R-2003 et *Demande présentée par le Conseil des Canadiens avec déficiences au sujet du niveau d'accessibilité des voitures de chemin de fer de passagers Renaissance de VIA Rail Canada Inc. — Constatations finales de la décision n° 175-AT-R-2003*, décision n° 620-AT-R-2003] par laquelle l'Office avait obligé VIA Rail Canada Inc. à prendre certaines mesures pour tenir compte des besoins des voyageurs ayant une déficience. Dans cet arrêt, la juge Abella, qui écrivait au nom des juges majoritaires, aborde la question de la norme de contrôle aux paragraphes 87 à 111. Voici les passages essentiels de ses propos, que l'on trouve aux paragraphes 98, 99 et 100 :

La *Loi sur les transports au Canada* est une loi de nature réglementaire hautement spécialisée qui est axée sur de solides considérations de politique générale. L'économie et l'objet de la Loi sont l'oxygène de l'Office. Lorsqu'il interprète la Loi, y compris ses éléments relatifs aux droits de la personne, l'Office est censé mettre à profit sa connaissance et son expérience de la politique des transports pour comprendre le mandat qui lui est confié par cette loi [...]

[...] la soi-disant décision en matière de compétence que l'Office devait rendre relève clairement du mandat que lui confie la Loi. Cela ne signifiait pas qu'il devait répondre à une question de droit dépassant son expertise, mais plutôt qu'il devait mettre à profit son expertise pour résoudre la question de droit qui lui était soumise. [...]

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

[14] À mon avis, la nature de la question de droit posée en l'espèce ressemble suffisamment à celle de la question de droit soulevée dans l'affaire *VIA Rail* pour qu'on puisse conclure que la même norme de contrôle s'applique. Il s'ensuit que notre Cour est tenue d'appliquer la norme de contrôle retenue dans l'arrêt *VIA Rail*, en l'occurrence la norme de la décision raisonnable.

### Discussion

[15] The position of CPR is that the definition of “utility crossing” in the *Canada Transportation Act* is not broad enough to capture the portions of the ATCO pipeline where ATCO proposes to construct the above-ground valves, because at those locations the pipeline runs beside the railway track, not under it. That position is based on a literal meaning of the words, “the part of a utility line that passes over or under a railway line,” assuming the words “railway line” mean only “railway track” and cannot have a broader meaning. CPR points to the distinction between the words used in the current definition (“over or under a railway line”), and the words used in its statutory predecessor, section 326 of the *Railway Act* (“along or across a railway”). CPR also relies on section 98 of the *Canada Transportation Act* (quoted above), in which the phrase “railway line” is apparently used to mean a railway track. According to the interpretation proposed by CPR, the fact that the work is to be done on the railway right of way is irrelevant, no matter how close the work may be to the railway track.

[16] The position of ATCO and the Agency relies on the purposive, contextual approach adopted in *Rizzo and Rizzo Shoes Ltd. (Re)*, [1998] 1 S.C.R. 27 and numerous decisions of the Supreme Court of Canada decided after that case. They argue that, given the purpose of the statutory scheme and the statutory context, the phrase “railway line” is intended to include the right of way on which a railway track is located. It follows that the definition of “utility line” would include any part of a pipeline that is on or under the railway right of way.

[17] There is no jurisprudence squarely on point. However, the Agency’s conclusion on this point is supported by *Canadian National Railway Co. v. Canada (Canadian Transportation Agency)* (1999), 251 N.R. 245 (F.C.A.). In that case, this Court upheld the decision of the Agency that section 98 of the *Canada Transportation Act* (quoted above), which requires the Agency’s approval

### Analyse

[15] La thèse de CP est que la définition de l’expression « franchissement par desserte » que l’on trouve dans la *Loi sur les transports au Canada* n’est pas suffisamment large pour englober les tronçons de son gazoduc où ATCO se propose de construire les installations munies d’une valve hors sol, parce qu’à ces endroits, le gazoduc longe la voie ferrée au lieu d’être situé sous cette dernière. Cette thèse repose sur une interprétation littérale des mots « [f]ranchissement par une desserte d’un chemin de fer par passage supérieur ou inférieur », en supposant que l’expression « chemin de fer » ne s’entende que d’une « voie ferrée » et qu’elle n’ait pas un sens plus large. CP signale la distinction entre les mots employés dans la définition actuelle (« desserte d’un chemin de fer par passage supérieur ou inférieur »), et ceux que l’on trouvait dans la loi précédente à l’article 326 de la *Loi sur les chemins de fer* (« soit le long ou en travers d’un chemin de fer »). CP invoque aussi l’article 98 de la *Loi sur les transports au Canada* (précité), dans lequel il semble que l’expression « ligne de chemin de fer » soit employée au sens de voie ferrée. Selon l’interprétation proposée par CP, le fait que les travaux doivent être effectués sur l’emprise de la voie ferrée est sans importance et ce, indépendamment de la proximité des travaux avec la voie ferrée elle-même.

[16] La thèse d’ATCO et de l’Office repose sur l’approche téléologique et contextuelle adoptée par la Cour suprême dans l’affaire *Rizzo & Rizzo Shoes Ltd. (Re)*, [1998] 1 R.C.S. 27, et dans de nombreux autres arrêts rendus par la Cour suprême depuis. Ils soutiennent que, compte tenu de l’objet du régime législatif et du contexte de la loi, l’expression « ligne de chemin de fer » vise à inclure l’emprise sur laquelle se trouve la voie ferrée. Il s’ensuit que la définition de « desserte » engloberait toute partie du gazoduc qui se trouve au-dessus de l’emprise de la voie ferrée ou en dessous de cette dernière.

[17] Il n’y a pas de jurisprudence qui porte carrément sur la question. Toutefois, la conclusion de l’Office sur ce point est appuyée par l’arrêt *Cie des chemins de fer nationaux du Canada c. Canada (Office des transports)*, [1999] A.C.F. n° 1961 (C.A.) (QL). Dans cet arrêt, notre Cour a confirmé la décision de l’Office suivant laquelle l’article 98 de la *Loi sur les transports au Canada*

for the construction of a “railway line”, applied to the construction of a railway yard. Justice Rothstein, then a member of this Court, explained as follows (at paragraph 8):

A railway line is the structure upon which locomotives and rolling stock of railway companies move and the communications or signalling system and related facilities and equipment. Colloquially one might refer to “railway tracks”, but, of course much more is involved, as C.N.’s counsel indicated, including the provision of grade and subgrade, including the construction of embankments and cuts, the installation of facilities for drainage, bridges, tunnels, and the track structure itself consisting of ballast, ties, rails, spikes, switches, and the like. All these components together, located on the right of way occupied by the railway company are what permit and facilitate the movement of locomotives and rolling stock, namely, a railway line. [Underlining added.]

[18] The Agency also points to its Decision No. 124-R-1997 [*Relocation of the existing aerial power line (CP) — Edmonton Power Inc. dba Edmonton Power*], in which the Agency applied section 101 to an application for a power line to be placed on a railway right of way, to run parallel to the track without crossing it. The application in that case had been commenced under section 326 of the *Railway Act* (quoted above) and continued under the *Canada Transportation Act* by virtue of the *Discontinuance and Continuance of Proceedings Order, 1996*, SOR/96-383.

[19] Other jurisprudential support for the proposition that a railway line includes the railway right of way are found in decisions of the Agency relating to the determination of the salvage value of a railway line, which includes the value of the land comprising the right of way: Agency Decisions 175-R-1999 (*Determination of net salvage value — CN vs City of Prince Albert and Rural Municipalities of Prince Albert No. 461*); 467-R-1996 (*Net Salvage Value of CN Chatham Subdivision — VIA Rail Canada Inc.*); 530-R-1998 (*St. Lawrence & Hudson Railway Company Limited*); 545-R-1999 (*Determination*

(précité), qui prévoit que la construction d’une ligne de chemin de fer par une compagnie de chemin de fer est subordonnée à l’autorisation de l’Office, s’appliquait à la construction d’une cour de triage. Le juge Rothstein, qui siégeait alors à notre Cour, explique ce qui suit (au paragraphe 8) :

Une ligne de chemin de fer consiste en la structure sur laquelle les locomotives et le matériel roulant des compagnies de chemin de fer se déplacent de même qu’en le système de communication ou de signalisation et des installations et équipements connexes. On pourrait familièrement parler de « voie ferrée » mais, bien sûr, comme l’a signalé l’avocat du CN, l’expression a un sens beaucoup plus large. Elle englobe la préparation de paliers et de plates-formes, y compris la construction de levées et de coupes, l’aménagement d’installations pour le drainage, les ponts, les tunnels, ainsi que la superstructure de la voie elle-même qui comporte le ballast, les traverses, les rails, les crampons et les autres appareils de voie. Tous ces éléments, situés sur le droit de passage occupé par la compagnie de chemin de fer, permettent et facilitent le mouvement des locomotives et du matériel roulant : il s’agit de la ligne de chemin de fer. [Soulignement ajouté.]

[18] L’Office cite aussi sa décision n° 124-R-1997 [*Déplacement ligne aérienne de transport d’électricité (CP) — Edmonton Power Inc. s/n Edmonton Power*] dans laquelle il a appliqué l’article 101 à une demande visant la construction d’une ligne de transport d’électricité le long de l’emprise d’un chemin de fer sur un terrain situé en parallèle à la voie de chemin de fer mais ne la franchissant pas. Dans cette affaire, la demande avait été introduite en vertu de l’article 326 de la *Loi sur les chemins de fer* (précité), et avait été poursuivie sous le régime de la *Loi sur les transports au Canada* conformément au *Décret sur l’abandon et la poursuite des procédures, 1996*, DORS/96-383.

[19] On trouve un appui jurisprudentiel à la proposition que l’emprise de la voie ferrée fait partie de la ligne de chemin de fer dans des décisions de l’Office portant sur la détermination de la valeur nette de récupération d’une ligne de chemin de fer, laquelle comprend la valeur du terrain sur lequel se trouve l’emprise : décisions n°s 175-R-1999 (*Détermination de la valeur nette de récupération — CN vs la Ville de Prince Albert et par les Municipalités rurales de Prince Albert n° 461*); 467-R-1996 (*Valeur nette de récupération de la subdivision Chatham du CN — VIA Rail Canada Inc.*); 530-R-1998 (*La Compagnie*

*of the net salvage value — CN Arborfield Subdivision*); 542-R-2000 (*Determination of net salvage value of the CN's Cudworth Subdivision*).

[20] The Minister of Transport apparently agrees with ATCO and the Agency. The Minister has asserted jurisdiction over the railway safety implication of the proposed construction of above-ground valves, relying on the definition of “utility crossing” in the *Railway Safety Act*. As mentioned above, that definition is substantially the same as the definition of “utility crossing” in the *Canada Transportation Act*. It is undisputed that if the Agency has erred in its interpretation of the definition of “utility crossing” in the *Canada Transportation Act*, the Minister has made the same error in relation to the *Railway Safety Act*. If that is the case, then a question would arise as to whether and to what extent the *Railway Safety Act* gives the Minister the statutory authority to consider railway safety issues in relation to the proposed work.

[21] Given the statutory context, the Agency’s interpretation gives the language of the definition of “utility line” a meaning that it can reasonably bear and that is consistent with its purpose. In my view, the Agency’s interpretation of the definition of “utility line” is reasonable. I see no basis for the intervention of this Court.

[22] I would add that I would have proposed the same result if the standard of review had been correctness. I do not accept that Parliament, in the course of enacting the current interrelated statutory schemes for the regulation of railways and railway safety, intended to adopt legislation that would preclude those schemes from applying to the construction of above-ground safety valves on a natural gas pipeline located on a railway right of way.

*de chemin de fer Saint Laurent & Hudson Limitée*); 545-R-1999 (*Déterminatino de la valeur nette de récupération de la subdivision Arborfield du CN*); 542-R-2000 (*Détermination de la valeur nette de récupération du tronçon de sa subdivision Cudworth*).

[20] Le ministre des Transports semble souscrire à la thèse d’ATCO et de l’Office. Le ministre s’est déclaré compétent sur les aspects de la construction projetée des installations de valves hors sol qui ont des incidences sur la sécurité ferroviaire, en se fondant sur la définition de l’expression « franchissement par desserte » que l’on trouve dans la *Loi sur la sécurité ferroviaire*. Ainsi que je l’ai déjà mentionné, cette définition est presque identique à celle de l’expression « franchissement par desserte » que l’on trouve dans la *Loi sur les transports au Canada*. Il n’est pas contesté que si le ministre a commis une erreur dans son interprétation de la définition de « franchissement par desserte » que l’on trouve dans la *Loi sur les transports au Canada*, il a commis la même erreur en ce qui concerne la *Loi sur la sécurité ferroviaire*. Si tel est le cas, il y aurait alors lieu de se demander dans quelle mesure la *Loi sur la sécurité ferroviaire* confère au ministre le pouvoir légal de se prononcer sur des questions de sécurité ferroviaire en rapport avec les travaux projetés.

[21] Compte tenu du contexte de la loi, l’interprétation retenue par l’Office confère à la définition de « desserte » un sens que l’on peut raisonnablement attribuer à ce terme et qui est compatible avec son objet. À mon sens, l’interprétation que l’Office donne de la définition du terme « desserte » est raisonnable. Je ne vois aucune raison qui justifierait l’intervention de notre Cour.

[22] Je tiens à signaler que j’aurais proposé le même résultat si la norme de contrôle avait été celle de la décision correcte. Je n’accepte pas que, lorsqu’il a édicté les régimes législatifs actuels, qui sont étroitement liés, pour réglementer les chemins de fer et la sécurité ferroviaire, le législateur fédéral entendait adopter des dispositions législatives qui auraient pour effet d’empêcher ces régimes de s’appliquer à la construction d’installations munies d’une valve hors sol sur un gazoduc situé sur l’emprise d’une voie ferrée.

Conclusion

[23] For these reasons, I would dismiss this appeal with costs.

DÉCARY J.A.: I agree.

NOËL J.A.: I agree.

Dispositif

[23] Pour ces motifs, je suis d'avis de rejeter le présent appel avec dépens.

LE JUGE DÉCARY, J.C.A. : Je souscris à ces motifs.

LE JUGE NOËL, J.C.A. : Je souscris à ces motifs.