

Cour fédérale



Federal Court

Date : 20160108

Dossier : T-2257-14

Référence : 2016 CF 34

[TRADUCTION FRANÇAISE]

Ottawa (Ontario), le 8 janvier 2016

En présence de monsieur le juge Fothergill

ENTRE :

SHAMSHINDER SINGH SIDHU

demandeur

et

CANADA (MINISTRE DES TRANSPORTS)

défendeur

JUGEMENT ET MOTIFS

I. Introduction

[1] Shamshinder Singh Sidhu a présenté une demande de contrôle judiciaire aux termes de l'article 18.1 de la *Loi sur les Cours fédérales*, L.R.C. (1985), ch. F-7 d'une décision du directeur général, Transport maritime et sécurité, prise au nom du ministre des Transports [ministre], d'annuler son habilitation de sécurité.

[2] Pour les motifs qui suivent, j'ai conclu que la décision du ministre était raisonnable et équitable sur le plan de la procédure. La demande de contrôle judiciaire est rejetée.

II. Contexte

[3] M. Sidhu est un débardeur occasionnel qui travaille au Port Metro Vancouver. En 2008, il a obtenu une habilitation de sécurité en matière de transport maritime qui lui permettait de travailler dans les zones d'accès restreint du port. L'habilitation de sécurité de M. Sidhu a été renouvelée par Transports Canada en 2013, et elle devait être valide jusqu'au 4 mars 2018.

[4] Le 9 avril 2014, Transports Canada a reçu un rapport de vérification des antécédents criminels de la part de la Gendarmerie royale du Canada [GRC]. Le rapport de vérification des antécédents criminels contient les renseignements suivants au sujet de M. Sidhu : i) il n'avait aucune condamnation criminelle connue; ii) en mai 2008, il a été vu dans un bar serrant la main d'un membre des Hells Angels, une organisation criminelle bien connue; iii) en juillet 2008, il a été arrêté pour voies de fait graves après qu'il ait quitté le lieu d'une bataille, mais il n'a jamais été accusé; iv) en avril 2011, il a été identifié en tant que passager dans une voiture enregistrée à un associé des Hells Angels; v) en mai 2011, il a été arrêté, mais non accusé, pour avoir menacé de « faire une fusillade » dans un bar à Surrey, et il a démontré un comportement violent envers les policiers pendant sa détention; vi) en juillet 2011, il a été arrêté pour méfait après avoir brisé une fenêtre, et il a eu des « crises de violence » alors qu'il était en détention, ce qui a mené les policiers à soupçonner qu'il avait peut-être consommé de la drogue; vii) il était avec le sujet A pendant l'un des incidents, et il était avec le sujet B pendant un autre incident – le sujet A été

condamné pour possession d'une arme à feu à autorisation restreinte, et le sujet B a été condamné pour 19 chefs, incluant vol, agression sexuelle et harcèlement criminel.

[5] Au moyen d'une lettre datée du 15 avril 2014, Transports Canada a informé M. Sidhu de ses préoccupations au sujet de son admissibilité à obtenir une habilitation de sécurité découlant des incidents décrits dans le rapport de vérification des antécédents criminels. Transports Canada a invité M. Sidhu à répondre en fournissant des renseignements et des observations.

[6] M. Sidhu a répondu à Transports Canada au moyen d'une lettre datée du 24 avril 2014. Il a expliqué qu'il n'est pas affilié aux membres des Hells Angels, et qu'il a serré la main de l'un de ses membres en mai 2008 uniquement parce qu'ils avaient déjà fait connaissance et qu'il ne voulait pas être impoli. En ce qui concerne l'incident de juillet 2008, M. Sidhu a mentionné qu'il tentait de venir en aide à son cousin qui se faisait battre par dix hommes à une station-service. Il a mentionné avoir été traité avec rudesse par les policiers, même s'il n'avait pas tenté de se sauver et qu'il n'avait pas résisté à son arrestation. M. Sidhu a mentionné ne pas se souvenir de s'être fait arrêter par un policier alors qu'il était passager dans une voiture en avril 2011. Il a mentionné que l'incident de mai 2011 était le résultat d'un malentendu entre son ami et le gérant du bar, et qu'il était à l'extérieur en train de passer un coup de fil à son épouse lorsque des menaces ont supposément été proférées. Finalement, il a mentionné être tombé accidentellement dans la fenêtre en juillet 2011. Il a admis qu'il était en état d'ébriété et que cela était dû au fait qu'il souffrait d'un traumatisme émotionnel. Il a insisté sur le fait qu'il n'avait pas consommé de drogues, et qu'il n'a jamais proféré de menaces à l'intention des policiers pendant qu'il était en

détention. Il a mentionné avoir présenté ses excuses et avoir payé pour les dommages qu'il avait causés à la fenêtre.

[7] Le 22 juillet 2014, l'Organisme consultatif d'examen d'habilitation de sécurité [organisme consultatif] de Transports Canada a recommandé au ministre que l'habilitation de sécurité de M. Sidhu soit annulée. L'organisme consultatif a fondé sa décision sur le rapport de vérification des antécédents criminels de la GRC, lequel a confirmé cinq démêlées avec les autorités policières entre 2008 et 2011 au sujet de menaces de violence, de son association avec des membres des Hells Angels et de ses liens avec des personnes impliquées dans des activités criminelles. L'organisme consultatif a déterminé que les renseignements fournis par M. Sidhu dans ses observations écrites étaient insuffisants pour dissiper ses préoccupations au sujet de son jugement, de sa loyauté et de sa fiabilité.

[8] Dans une décision datée du 26 septembre 2014, le ministre a accepté la recommandation de l'organisme consultatif et a annulé l'habilitation de sécurité de M. Sidhu. M. Sidhu a été informé de la décision du ministre au moyen d'une lettre datée du 29 septembre 2014.

III. Questions en litige

[9] Les questions en litige soulevées par cette demande de contrôle judiciaire sont de savoir si la décision du ministre était raisonnable et si elle était équitable sur le plan de la procédure.

IV. Dispositions législatives

[10] L'article 509 du *Règlement sur la sûreté du transport maritime*, DORS/2004-144

[Règlement] énumère les motifs pour lesquels le ministre peut annuler une habilitation de sécurité :

509 Le ministre peut accorder une habilitation de sécurité en matière de transport si, de l'avis du ministre, les renseignements fournis par le demandeur et ceux obtenus par les vérifications sont vérifiables et fiables et s'ils sont suffisants pour lui permettre d'établir, par une évaluation des facteurs ci-après, dans quelle mesure le demandeur pose un risque pour la sûreté du transport maritime:

a) la pertinence de toute condamnation criminelle du demandeur par rapport à la sûreté du transport maritime, y compris la prise en compte du type, de la gravité et des circonstances de l'infraction, le nombre et la fréquence des condamnations, le temps écoulé entre les infractions, la date de la dernière infraction et la peine ou la décision;

b) s'il est connu ou qu'il y a des motifs raisonnables de soupçonner que le demandeur :

(i) participe ou contribue, ou a participé ou a contribué, à des activités visant ou soutenant une utilisation malveillante de l'infrastructure de transport afin de commettre des crimes

509 The Minister may grant a transportation security clearance if, in the opinion of the Minister, the information provided by the applicant and that resulting from the checks and verifications is verifiable and reliable and is sufficient for the Minister to determine, by an evaluation of the following factors, to what extent the applicant poses a risk to the security of marine transportation:

(a) the relevance of any criminal convictions to the security of marine transportation, including a consideration of the type, circumstances and seriousness of the offence, the number and frequency of convictions, the length of time between offences, the date of the last offence and the sentence or disposition;

(b) whether it is known or there are reasonable grounds to suspect that the applicant

(i) is or has been involved in, or contributes or has contributed to, activities directed toward or in support of the misuse of the transportation infrastructure to

ou l'exécution d'actes de violence contre des personnes ou des biens et la pertinence de ces activités, compte tenu de la pertinence de ces facteurs par rapport à la sûreté du transport maritime,

(ii) est ou a été membre d'un groupe terroriste au sens du paragraphe 83.01(1) du *Code criminel*, ou participe ou contribue, ou a participé ou a contribué, à des activités d'un tel groupe,

(iii) est ou a été membre d'une organisation criminelle au sens du paragraphe 467.1(1) du *Code criminel* ou participe ou contribue, ou a participé ou a contribué, aux activités d'un tel groupe tel qu'il est mentionné au paragraphe 467.11(1) du *Code criminel*, compte tenu de la pertinence de ces facteurs par rapport à la sûreté du transport maritime,

(iv) est ou a été un membre d'une organisation qui est connue pour sa participation ou sa contribution – ou à l'égard de laquelle il y a des motifs raisonnables de soupçonner sa participation ou sa contribution – à des activités qui visent ou favorisent la menace ou l'exécution d'actes de violence contre des personnes ou des biens, ou participe ou contribue, ou a participé ou a contribué, aux activités d'une telle organisation, compte tenu de la pertinence de ces facteurs par rapport à la sûreté du

commit criminal offences or the use of acts of violence against persons or property, taking into account the relevance of those activities to the security of marine transportation,

(ii) is or has been a member of a terrorist group within the meaning of subsection 83.01(1) of the *Criminal Code*, or is or has been involved in, or contributes or has contributed to, the activities of such a group,

(iii) is or has been a member of a criminal organization as defined in subsection 467.1(1) of the *Criminal Code*, or participates or has participated in, or contributes or has contributed to, the activities of such a group as referred to in subsection 467.11(1) of the *Criminal Code* taking into account the relevance of these factors to the security of marine transportation,

(iv) is or has been a member of an organization that is known to be involved in or to contribute to – or in respect of which there are reasonable grounds to suspect involvement in or contribution to – activities directed toward or in support of the threat of or the use of, acts of violence against persons or property, or is or has been involved in, or is contributing to or has contributed to, the activities of such a group, taking into account the relevance of those factors to the security of

| | |
|--|---|
| transport maritime, | marine transportation, or |
| (v) est ou a été associé à un individu qui est connu pour sa participation ou sa contribution – ou à l’égard duquel il y a des motifs raisonnables de soupçonner sa participation ou sa contribution – à des activités visées au sous-alinéa (i), ou est membre d’un groupe ou d’une organisation visés à l’un des sous-alinéas (ii) à (iv), compte tenu de la pertinence de ces facteurs par rapport à la sûreté du transport maritime; | (v) is or has been associated with an individual who is known to be involved in or to contribute to – or in respect of whom there are reasonable grounds to suspect involvement in or contribution to – activities referred to in subparagraph (i), or is a member of an organization or group referred to in any of subparagraphs (ii) to (iv), taking into account the relevance of those factors to the security of marine transportation; |
| c) s’il y a des motifs raisonnables de soupçonner que le demandeur est dans une position où il risque d’être suborné afin de commettre un acte ou d’aider ou d’encourager toute personne à commettre un acte qui pourrait poser un risque pour la sûreté du transport maritime; | (c) whether there are reasonable grounds to suspect that the applicant is in a position in which there is a risk that they be suborned to commit an act or to assist or abet any person to commit an act that might constitute a risk to marine transportation security; |
| [...] | [...] |

V. Analyse

[11] La décision du ministre d’annuler l’habilitation de sécurité de M. Sidhu est sujette à une révision par la Cour selon la norme de la décision raisonnable (*Brown c. Canada (Procureur général)*, 2014 CF 1081, au paragraphe 41 [*Brown*]; *Canada (Ministre des Transports, de l’Infrastructure et des Collectivités) c. Jagjit Singh Farwaha*, 2014 CAF 56, au paragraphe 86 [*Farwaha*]). La décision du ministre est hautement discrétionnaire. La Cour interviendra

uniquement si la décision n'appartient pas aux issues possibles acceptables pouvant se justifier au regard des faits et du droit (*Dunsmuir c. Nouveau-Brunswick*, 2008 CSC 9, au paragraphe 47).

[12] Un manquement présumé à l'équité procédurale est sujet à une révision par la Cour selon la norme de la décision correcte (*Canada (Citoyenneté et Immigration) c. Khosa*, 2009 CSC 12, au paragraphe 43; *Établissement de Mission c. Khela*, 2014 CSC 24, au paragraphe 79).

[13] M. Sidhu soutient que la décision du ministre était inéquitable sur le plan de la procédure puisque ses observations écrites n'ont pas été adéquatement prises en compte. Il concède que le ministre a suivi la procédure appropriée en vertu de l'article 515 du Règlement en lui donnant la possibilité de répondre aux préoccupations au sujet de son admissibilité à obtenir une habilitation de sécurité. Toutefois, il se plaint de l'absence d'une analyse approfondie des raisons fournies ou d'une explication à savoir pourquoi le rapport de vérification des antécédents criminels a été préféré à ses observations.

[14] Je suis d'accord avec M. Sidhu que les motifs du ministre étaient laconiques et qu'ils auraient bénéficié d'une analyse plus approfondie des observations de M. Sidhu. Cependant, à mon avis, M. Sidhu conteste essentiellement l'importance que le ministre a accordée à ses observations ainsi que sa préférence pour les renseignements contenus dans le rapport de vérification des antécédents criminels. Cette préoccupation touche le caractère raisonnable de la décision du ministre, plutôt que la procédure qui a été suivie, et elle est mieux traitée dans ce contexte.

[15] Le cadre réglementaire a pour objectif d'éliminer les demandeurs qui présentent des risques élevés inacceptables pour la sûreté du transport maritime (*Renvoi relatif au Règlement sur la sûreté du transport maritime (CA)*, 2009 CAF 234, au paragraphe 11 [*Renvoi relatif au Règlement*]). Le Règlement est axé sur les menaces à la sécurité découlant du terrorisme ou du crime organisé.

[16] Le ministre peut refuser d'émettre une habilitation de sécurité lorsqu'il existe des « motifs raisonnables de soupçonner » qu'un demandeur présente un risque pour la sécurité du transport maritime (*Renvoi relatif au Règlement*, au paragraphe 2). Cette norme de faible niveau est prospective et prédictive, et elle est fondée sur l'évaluation des possibilités au lieu des probabilités. Afin de satisfaire la « norme relative aux motifs raisonnables de soupçonner », le ministre peut se fier sur une vaste gamme de renseignements. Contrairement aux observations de M. Sidhu, les renseignements n'ont pas besoin d'être vérifiés et fiables selon la norme requise pour établir une condamnation. Il y a une vaste gamme de décisions acceptables et justifiables (*Farwaha*, aux paragraphes 94 à 98).

[17] M. Sidhu soutient que la décision du ministre était déraisonnable puisqu'elle était fondée sur des renseignements non prouvés qui comprennent une série d'incidents, jumelée à la spéculation qu'il pourrait avoir été associé à des personnes non identifiées qui sont membres des Hells Angels. Il mentionne que les allégations formulées contre lui dans le rapport de vérification des antécédents criminels n'étaient ni pertinentes ni suffisantes pour soulever des motifs raisonnables pour le soupçonner d'interférer avec la sécurité du transport maritime.

[18] M. Sidhu fait valoir qu'il n'a aucune condamnation criminelle et qu'il n'a jamais été condamné à la suite des incidents décrits dans le rapport de vérification des antécédents criminels. Il soutient que le ministre a utilisé un mauvais critère pour déterminer s'il était « associé » à des membres des Hells Angels ou à des personnes impliquées dans une activité criminelle. Dans les mots de son avocat, [TRADUCTION] « une poignée de main ne constitue pas une association ».

[19] L'avocat du ministre reconnaît que chaque incident, examiné de façon isolée, pourrait ne pas justifier l'annulation de l'habilitation de sécurité de M. Sidhu. Toutefois, l'effet cumulatif de cinq démêlées avec la justice sur une période de trois ans, de rapports crédibles relatifs à un comportement menaçant, d'un certain comportement criminel (p. ex. participation à une bagarre, bris d'une fenêtre) et de rencontres répétées avec des criminels connus, était plus que suffisant pour soulever de sérieuses préoccupations au sujet du jugement, de la loyauté et de la fiabilité de M. Sidhu. Ces considérations sont pertinentes dans le contexte de la sécurité maritime, et surtout relativement à une évaluation à savoir si M. Sidhu peut être « suborné afin de commettre un acte ou d'aider ou d'encourager toute personne à commettre un acte qui pourrait poser un risque pour la sûreté du transport maritime » (Règlement, alinéa 509c).

[20] Il est vrai que M. Sidhu n'a pas de condamnations criminelles connues. Cependant, les condamnations criminelles ne sont pas un point de repère pour justifier la révocation d'une habilitation de sécurité par le ministre (*Brown*, au paragraphe 68). Une association criminelle aux fins de l'article 509 du Règlement doit être « doit avoir quelque rapport avec les menaces pour la sûreté du transport maritime émanant d'organisations terroristes et criminelles » (*Renvoi relatif*

au Règlement, au paragraphe 38). Habituellement, une association innocente ne justifiera pas le refus d'une habilitation de sécurité, mais dans le présent cas, nul ne conteste que M. Sidhu savait que la personne à qui il a serré la main était un membre des Hells Angels. M. Sidhu a mentionné ne pas se souvenir de l'incident où il a été arrêté alors qu'il était passager dans une voiture appartenant à un associé des Hells Angels, et il n'a rien dit au sujet de ses associations présumées avec le sujet A et le sujet B. Ces affirmations dans le rapport de vérification des antécédents criminels n'ont effectivement pas été contestées.

[21] Je suis d'avis qu'il était raisonnable pour le ministre de se fier aux incidents décrits dans le rapport de vérification des antécédents criminels de la GRC et à la recommandation de l'organisme consultatif d'annuler l'habilitation de sécurité de M. Sidhu. Un rapport de vérification des antécédents criminels est jugé fiable (*Rossi c. Canada (Procureur général)*, 2015 CF 961, au paragraphe 26). De plus, les décisions des personnes ayant de l'expérience dans les questions de sûreté du transport maritime commandent la déférence de la Cour. En fonction du dossier présenté devant la Cour, la décision du ministre d'annuler l'habilitation de sécurité de M. Sidhu fait partie de la gamme des issues possibles acceptables qui se justifient au regard des faits et du droit.

VI. Conclusion

[22] Pour les motifs qui précèdent, la demande de contrôle judiciaire est rejetée.

JUGEMENT

LA COUR rejette la présente demande de contrôle judiciaire.

« Simon Fothergill »

Juge

COUR FÉDÉRALE

AVOCATS INSCRITS AU DOSSIER

DOSSIER : T-2257-14

INTITULÉ : SHAMSHINDER SINGH SIDHU c. CANADA
(MINISTRE DES TRANSPORTS)

LIEU DE L'AUDIENCE : VANCOUVER (COLOMBIE-BRITANNIQUE)

DATE DE L'AUDIENCE : LE 9 DÉCEMBRE 2015

JUGEMENT ET MOTIFS : LE JUGE FOTHERGILL

DATE DES MOTIFS : LE 8 JANVIER 2016

COMPARUTIONS :

Allison N. Tremblay POUR LE DEMANDEUR

Nathan Murray POUR LE DÉFENDEUR

AVOCATS INSCRITS AU DOSSIER :

Victoria Square Law Office LLP POUR LE DEMANDEUR
Avocats
Vancouver (Colombie-Britannique)

William F. Pentney POUR LE DÉFENDEUR
Sous-procureur général du Canada
Vancouver (Colombie-Britannique)