

Cour d'appel
fédérale



CANADA

Federal Court
of Appeal

Date : 20100319

Dossiers : A-508-08

A-506-08

A-561-08

Référence : 2010 CAF 80

**CORAM : LE JUGE LÉTOURNEAU
LE JUGE NADON
LA JUGE DAWSON**

ENTRE :

A-508-08

LA VILLE DE BENGOUGH

appelante

et

LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER CANADIEN PACIFIQUE

intimée

A-506-08

LA VILLE DE BENGOUGH

appelante

et

LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER CANADIEN PACIFIQUE

intimée

A-561-08

LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER CANADIEN PACIFIQUE

appelante

et

**L'OFFICE DES TRANSPORTS DU CANADA et
LA VILLE DE BENGOUGH**

intimés

Audience tenue à Regina (Saskatchewan), le 18 février 2010

Jugement rendu à Ottawa (Ontario), le 19 mars 2010

MOTIFS DU JUGEMENT :

LE JUGE LÉTOURNEAU

Y ONT SOUSCRIT :

LE JUGE NADON
LA JUGE DAWSON

Cour d'appel
fédérale



CANADA

Federal Court
of Appeal

Date : 20100319

Dossiers : A-508-08

A-506-08

A-561-08

Référence : 2010 CAF 80

**CORAM : LE JUGE LÉTOURNEAU
LE JUGE NADON
LA JUGE DAWSON**

ENTRE :

A-508-08

LA VILLE DE BENGOUGH

appelante

et

LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER CANADIEN PACIFIQUE

intimée

A-506-08

LA VILLE DE BENGOUGH

appelante

et

LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER CANADIEN PACIFIQUE

intimée

A-561-08

LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER CANADIEN PACIFIQUE

appelante

et

**L'OFFICE DES TRANSPORTS DU CANADA et
LA VILLE DE BENGOUGH**

intimés

MOTIFS DU JUGEMENT

LE JUGE LÉTOURNEAU

Questions en litige dans l'appel et l'appel incident

[1] Les instances des dossiers A-508-08, A-506-08 et A-561-08 découlent d'une demande formée par la Ville de Bengough (l'appelante) sous le régime de l'article 146.3 de la *Loi sur les transports au Canada*, L.C. 1996, ch. 10 (la Loi).

[2] Par cette demande, l'appelante sollicitait une détermination provisoire de la valeur nette de récupération (la VNR) d'une ligne de chemin de fer située en Saskatchewan et connue sous le nom de la « subdivision Radville » (la ligne).

[3] L'Office des transports du Canada (l'Office) a rendu sur cette question une décision provisoire (la décision n° LET-R-74-2008) et une décision finale (la décision n° 378-R-2008). L'appelante attaque ces deux décisions, tandis que la Compagnie de chemin de fer Canadien Pacifique (CP) ne conteste que la décision finale.

[4] L'appelante soutient que l'Office a commis des erreurs dans la détermination de la VNR de la ligne. Plus précisément, notre Cour doit décider si l'Office aurait dû tenir compte, aux fins de cette détermination, des coûts suivants, que l'appelante déclare liés au démontage de la ligne et à la remise en état correspondante :

- a) les coûts liés à l'observation des règlements municipaux en vigueur dans certaines des municipalités dont la ligne franchit le territoire et qui prescrivent certaines mesures de démolition et de remise en état relativement aux lignes dont l'exploitation a cessé;
- b) certains versements que l'article 146.1 de la Loi oblige la compagnie de chemin de fer à effectuer après qu'elle a cessé d'exploiter un embranchement tributaire du transport du grain visé à l'annexe 1 de la Loi.

[5] CP fait valoir en appel incident trois moyens contre la décision finale de l'Office. À son avis :

- a) l'Office aurait dû conclure que l'appelante s'était désistée de sa demande lorsqu'elle a avisé l'Office qu'elle ne souhaitait pas qu'il retienne les services d'un évaluateur foncier indépendant;
- b) l'article 146.3 de la Loi ne conférait pas à l'Office le pouvoir de donner suite à la demande de détermination de la VNR et de déterminer celle-ci en excluant la valeur des terrains de la ligne;
- c) l'Office a porté atteinte au droit de CP à l'équité procédurale et à la justice naturelle en omettant de l'inviter à présenter ses observations sur les

modifications apportées à la demande de l'appelante et sur la prise de la décision finale.

Les dispositions applicables

[6] Les articles 27, 28, 29, 140 à 144, 144.1, 145, 146, 146.01, 146.02 et 146.1 à 146.5 de la Loi sont pertinents pour trancher l'appel et l'appel incident. Ils sont reproduits à l'annexe A des présents motifs.

[7] Les municipalités rurales de Laurier n° 38 (règlement n° 2, 2001), de Bengough n° 40 (règlement n° 189.98), de Weyburn n° 67 (règlement n° 9-2000), de The Gap n° 39 (règlement n° 02/02), de même que la Ville de Bengough (règlement n° 7/98), dont la ligne franchit les territoires, ont promulgué des règlements dont chacun porte la disposition suivante :

[TRADUCTION]

3. Le ou les propriétaires, dans un délai maximal de 12 mois suivant la cessation de l'exploitation de la ligne de chemin de fer, effectuent et achèvent dans les délais prévus, et de manière soignée et professionnelle, chacune des opérations suivantes :

[...]

E) mettre les déblais, dépressions, talus, remblais et autres accidents de terrain artificiels de la ligne de chemin de fer dont l'exploitation a cessé à un niveau compatible avec celui des propriétés contiguës et avec le drainage naturel de ces dernières [...]

[Non souligné dans l'original.]

Les faits

[8] Il ne sera pas nécessaire de récapituler les faits en détail. Un bref résumé suffira au lecteur pour comprendre les questions en litige et les motifs du jugement.

[9] La subdivision de Radville est désignée à l'annexe I de la Loi comme un embranchement tributaire du transport du grain. CP n'a pas transporté de marchandises sur cette ligne depuis 2000. Le 28 juillet 2005, il a inscrit la subdivision Radville, dans le plan triennal qu'il a établi en application de l'article 141 de la Loi, comme étant une ligne dont il projetait de cesser l'exploitation. Le 10 janvier 2007, CP a publié un « avis d'abandon de ligne de chemin de fer » relativement à la ligne en question, conformément au paragraphe 143(1) de la Loi.

[10] Comme il n'avait pas conclu d'entente avec un intéressé dans le délai prescrit, CP a offert le 20 septembre 2007 aux gouvernements et administrations de leur transférer tous ses intérêts dans la ligne, conformément à l'article 145 de la Loi. L'appelante avait jusqu'au 19 novembre 2007 pour accepter l'offre de CP. Le 9 novembre 2007, l'appelante a déposé auprès de l'Office, sous le régime de l'article 146.3 de la Loi, une demande de détermination anticipée de la VNR des intérêts de CP dans la ligne, peu importe son utilisation subséquente.

[11] Après quelques requêtes en prorogation de délai, l'appelante a déposé ses observations le 4 janvier 2008. Elle y exposait les principes qui devaient selon elle régir le calcul de la VNR de la ligne et estimait cette VNR à moins 2 377 889 \$ ou 1 \$. Elle y demandait aussi à l'Office de prendre en considération aux fins de sa détermination de la VNR certains règlements promulgués

par plusieurs des municipalités dont la ligne franchit le territoire. Ces règlements prescrivent au propriétaire d'une ligne de chemin de fer dont l'exploitation a cessé de se faire délivrer un permis de démolition par la municipalité dans un délai déterminé suivant la cessation de l'exploitation et de prendre l'engagement d'effectuer certains des travaux que prévoient les règlements en question. L'appelante demandait également à l'Office de prendre en compte dans sa détermination de la VNR les versements obligatoires prévus à l'article 146.1 de la Loi.

[12] Le 23 janvier 2008, CP a déposé sa réponse aux observations de l'appelante sur la VNR. Il estimait lui-même la VNR à 5 870 808 \$, et présentait des observations sur l'applicabilité des règlements municipaux en question et de l'article 146.1 de la Loi.

La décision provisoire de l'Office (LET-R-74-2008)

[13] L'Office a rendu sa décision provisoire le 30 avril 2008. Il a commencé son analyse par l'examen des dispositions régissant la cessation de l'exploitation des lignes de chemin de fer (voir la décision LET-R-74-2008, paragraphes 6 à 8), la définition de « valeur nette de récupération » (*ibid.*, paragraphe 9) et l'explication du processus général de détermination de cette valeur (*ibid.*, paragraphes 10 à 18). L'Office a défini la VNR comme étant « la valeur marchande d'un élément d'actif moins les coûts se rattachant à son élimination » (*ibid.*, paragraphe 9). Il a poursuivi en expliquant que « [c]es coûts peuvent inclure, sans s'y limiter, les commissions de vente, les coûts d'excavation et d'élimination et les frais d'assainissement de l'environnement » et que, essentiellement, « la valeur nette de récupération est la valeur de

réalisation des actifs [...] moins les coûts associés à leur élimination pour que la ligne puisse être utilisée à une fin quelconque » (*ibid.*).

[14] L'Office est ensuite passé à l'évaluation concrète des actifs. Il a d'abord examiné la quantité et la qualité des actifs de la voie (*ibid.*, paragraphes 19 à 21), pour ensuite déterminer leur valeur précise (*ibid.*, paragraphes 22 à 43). Il a aussi calculé la valeur brute de récupération des actifs de la voie (*ibid.*, paragraphes 44 à 49), puis le coût de leur enlèvement et de leur récupération (*ibid.*, paragraphe 50), afin d'obtenir la VNR de ces actifs (*ibid.*, paragraphe 51). Il a ainsi estimé la VNR du matériel de voie de la ligne à 2 888 351 \$.

[15] Après avoir évalué les actifs de la voie, l'Office a étudié d'autres facteurs susceptibles d'influer sur la VNR. Il a d'abord examiné les règlements promulgués par diverses administrations municipales de la Saskatchewan pour établir si les coûts qu'ils impliquent devaient être pris en compte dans la détermination de la VNR (*ibid.*, paragraphes 52 à 77). On se rappellera que ces règlements, entre autres, « obligent une compagnie de chemin de fer, à l'issue de l'abandon d'une ligne et avant un délai imparti, à enlever le matériel de voie, à enfouir le ballast et à niveler et à ensemercer l'emprise à un niveau équivalant à la propriété attenante » (*ibid.*, paragraphe 53).

[16] L'Office a noté que l'administration municipale peut obliger la compagnie de chemin de fer à se conformer aux règlements lorsqu'elle n'a pas présenté de demande de permis pour la démolition de la ligne. L'administration est alors « seule habilitée » à désigner les bâtiments, les panneaux de signalisation et les installations ferroviaires connexes qui doivent être enlevés (*ibid.*,

paragraphe 62). L'Office a rappelé qu'une autre de ses formations, dans la décision n° 445-R-2000, avait déjà examiné la question de l'effet de tels règlements municipaux sur la VNR. Il a fait observer que « le niveau et la nature de toute forme de remise en état d'un site dépend, d'abord et avant tout, de l'usage prévu dudit site » (*ibid.*, paragraphe 64). Les administrations municipales, a-t-il ajouté, « ont reconnu ce fait en s'octroyant elles-mêmes des pouvoirs dans ces règlements uniquement en cas de cessation d'exploitation d'une ligne de chemin de fer » (*ibid.*).

[17] L'Office était d'avis que c'est seulement lorsqu'elle n'a pas conclu de convention de transfert – notamment par vente ou bail – et qu'elle a déposé un avis de cessation d'exploitation sous le régime du paragraphe 146(1) de la Loi, que la compagnie de chemin de fer peut, en tant que propriétaire de la ligne abandonnée, se trouver assujettie aux règlements municipaux applicables régissant la remise en état (*ibid.*, paragraphes 65 et 66). Il a conclu que, en cas de transfert – notamment par vente ou bail – sous le régime du paragraphe 146(2), c'est l'entité à qui la ligne est vendue, louée ou autrement transférée qui « assume ces obligations et doit tenir compte du maintien de ces obligations » (*ibid.*, paragraphe 67).

[18] L'Office est par conséquent arrivé à la conclusion que, dans le cas qui nous occupe, « ce qui serait transféré [...] c'est une ligne de chemin de fer dont l'exploitation n'a pas cessé » (*ibid.*, paragraphe 68). L'appelante serait alors seule à détenir le pouvoir de décider l'utilisation ultérieure de la ligne.

[19] L'Office s'est demandé s'il devait inclure dans la VNR les coûts afférents au démontage des ponts ferroviaires. Il a conclu que, comme ces coûts n'avaient jamais été inclus dans les déterminations de la VNR effectuées par lui sous le régime de l'article 145 de la Loi, ils ne devaient pas l'être non plus dans la présente affaire.

[20] L'Office a ensuite examiné la question des coûts afférents aux travaux spéciaux d'assainissement, pour conclure qu'« il n'y avait pas de contamination importante nécessitant des travaux d'assainissement sur la ligne » (*ibid.*, paragraphe 82). Cette conclusion n'est pas contestée en appel.

[21] L'Office a ensuite porté son attention sur l'indemnisation que prévoit l'article 146.1 de la Loi. Il a constaté que les articles 146 et 146.1 prévoient pour la compagnie de chemin de fer certaines obligations qui ne naissent qu'après la cessation d'exploitation de la ligne de chemin de fer. Il a émis l'opinion que, selon le paragraphe 146(2), les obligations d'exploitation que crée la Loi pour la compagnie de chemin de fer prennent tout simplement fin à la conclusion de la convention de transfert (*ibid.*, paragraphe 89). Selon l'Office, il ressort clairement de l'article 146.1 que les versements y prévus doivent être faits « une fois que la compagnie de chemin de fer a signifié son avis d'abandonner l'exploitation de l'embranchement aux termes du paragraphe 146(1) » (*ibid.*, paragraphe 90). Or, toujours selon l'Office, « [a]ucun avis de cessation d'exploitation n'est nécessaire si les actifs ou la ligne font l'objet d'un transfert en vertu du processus énoncé dans la LTC [...] et l'indemnisation de 10 000 \$ par mille n'a pas [alors] de raison d'être » (*ibid.*, paragraphe 91).

[22] La dernière question examinée par l'Office est la valeur des terrains. Il a expliqué que dans les cas où les parties ne s'entendent pas sur cette valeur, « l'Office a pour usage de demander à un évaluateur qualifié et indépendant de procéder à une évaluation impartiale des évaluations foncières divergentes des parties » (*ibid.*, paragraphe 100). Il a estimé nécessaire de procéder à une évaluation impartiale et s'est déclaré prêt à le faire (*ibid.*, paragraphe 101).

[23] L'Office a en fin de compte fixé la VNR provisoire de la ligne, à l'exclusion de la valeur des terrains, à 2 929 303 \$. Il a accordé 14 jours à l'appelante pour qu'elle lui fasse savoir si elle souhaitait qu'il fasse évaluer les terrains par un évaluateur indépendant, après quoi il rendrait sa décision finale. L'Office a aussi décidé que « [l]es délais énoncés à l'article 146.3 de la LTC [...] ne sont pas amorcés par [sa] décision provisoire et ne s'appliqueront qu'à la date où une décision finale sera rendue » (*ibid.*, paragraphe 105).

La décision finale de l'Office (n° 378-R-2008)

[24] Par lettre en date du 12 mai 2008, l'appelante a demandé que soit prorogé au 28 mai 2008 le délai dont elle disposait pour prendre sa décision touchant l'évaluateur foncier indépendant, prorogation que l'Office lui a accordée. Le 27 mai 2008, elle a avisé l'Office que, « à son avis, les parties pourraient en arriver à une évaluation foncière équitable par le biais de discussions et qu'elle ne souhaitait donc pas que l'Office procède à une évaluation foncière indépendante de la ligne de chemin de fer » (voir la page 2 de la décision finale).

[25] Comme c'est l'appelante qui avait engagé la procédure sous le régime de l'article 146.3 de la Loi, l'Office a décidé qu'elle avait le droit de l'aviser qu'elle ne souhaitait pas qu'on procède à une évaluation foncière indépendante. Par conséquent, l'Office s'est prévalu du pouvoir que lui confère le paragraphe 27(4) de la Loi pour autoriser l'appelante à modifier la demande qu'elle avait présentée sous le régime de l'article 146.3. Il a donc considéré la demande de l'appelante comme une demande de détermination de la VNR à l'exclusion de la valeur foncière.

[26] Enfin, estimant qu'il ne s'était pas produit de nouveaux faits pertinents depuis la décision provisoire, l'Office a confirmé celle-ci et fixé la VNR de la ligne à 2 928 303 \$.

Analyse des décisions de l'Office et des observations des parties

[27] L'appel incident soulève des questions différentes de celles de l'appel. J'examinerai donc les deux instances séparément, en commençant par l'appel.

L'appel

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

[28] L'appelante soutient dans son mémoire des faits et du droit que les questions suivantes sont des questions de droit et que la norme de la décision correcte s'applique aux conclusions que l'Office a formulées à leur égard :

- a) la juste interprétation des règlements municipaux sous le rapport des obligations de remise en état qu'ils prévoient;
- b) l'effet juridique de ces règlements municipaux;
- c) la juste interprétation de l'expression « valeur nette de récupération » telle qu'elle est employée à la section V de la partie III de la Loi, où il n'est pas précisé à quelle fin la ligne sera utilisée (*net salvage value to be used for any purpose* dans la version anglaise);
- d) le point de savoir si le gouvernement ou l'administration qui acquiert une ligne de chemin de fer sous le régime de l'article 145 de la Loi assume les obligations antérieures de la compagnie de chemin de fer concernant l'exploitation de cette ligne;
- e) le point de savoir si ce qui est transféré au gouvernement ou à l'administration qui accepte une offre sous le régime de l'article 145 de la Loi est une ligne de chemin de fer dont l'exploitation n'a pas cessé;
- f) la juste définition de la question soulevée par l'appelante touchant l'obligation de versements prévue à l'article 146.1 de la Loi.

[29] Je pense aussi que l'interprétation d'un règlement municipal peut mettre en jeu une question de droit. Cependant, l'Office ne s'est pas livré à une telle interprétation dans la présente espèce. En effet, il s'est contenté de prendre les règlements tels qu'ils étaient et de les appliquer aux faits de l'affaire. La conclusion qui résulte de cette opération est une conclusion mixte de fait et de droit.

[30] Quoiqu'il en soit, à l'audience, l'avocate de l'appelante a reconnu que la norme de contrôle applicable était celle de la décision raisonnable. L'arrêt de la Cour suprême du Canada *Conseil des Canadiens avec déficiences c. VIA Rail Canada Inc.*, [2007] 1 R.C.S. 650, ainsi que les arrêts de notre Cour *Cie de chemin de fer Canadien Pacifique c. Canada (Office des transports)*, [2009] 2 R.C.F. 253, et *Cie des chemins de fer nationaux du Canada c. Canada (Office des transports)*, 2008 CAF 363, établissent que l'Office a droit à la norme déferente du caractère raisonnable concernant les questions de droit telles que celles qui touchent à l'interprétation de la Loi, les questions de fait, l'exercice de son pouvoir discrétionnaire, et les questions mixtes de fait et de droit.

[31] Dans l'arrêt *Cie des chemins de fer nationaux du Canada c. Municipalité de Greenstone et Office des transports du Canada*, 2008 CAF 395, la question en litige concernait, comme en l'espèce, la cessation d'exploitation d'une ligne de chemin de fer. Notre Cour a formulé les observations suivantes, au paragraphe 46 :

[46] Je suis d'accord avec l'intimé pour dire qu'il convient de faire preuve de retenue envers la décision de l'Office quant à l'interprétation du paragraphe 142(2). Le processus de cessation d'une exploitation, prévu à la section V de la Loi, soulève une question qui relève de la compétence de l'Office et que l'Office connaît bien. L'Office s'est vu confier la surveillance de ce

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

- b) Le point de savoir si l'Office a commis une erreur en ne tenant pas compte, aux fins de sa détermination de la VNR de la ligne, de l'obligation de versements que prévoit l'article 146.1 de la Loi

[32] L'avocate de l'appelante a soutenu que l'Office s'était trompé en ne concluant pas qu'il y avait eu cessation d'exploitation de la ligne, cessation qui donnait naissance à l'obligation de versements énoncée à l'article 146.1. Elle a fondé cette prétention sur la définition courante du terme « récupération », qu'elle a associée à la notion de démontage. La demande ayant pour objet la détermination de la valeur nette de récupération, le législateur exprimait, selon elle, par les concepts de VNR et de « récupération » l'intention d'obliger la compagnie de chemin de fer à verser aux municipalités l'indemnité prévue à l'article 146.1.

[33] À mon humble avis, l'intention du législateur est clairement exprimée à l'article 146.1 et au paragraphe 146(1). L'article 146.1 ne s'applique que s'il a été donné un avis de cessation d'exploitation sous le régime du paragraphe 146(1). Cependant, la compagnie de chemin de fer ne peut donner un tel avis que « [l]orsqu'elle s'est conformée au processus établi en vertu des articles 143 à 145, sans qu'une convention de transfert n'en résulte » [non souligné dans l'original]. Il n'avait pas été donné ni ne pouvait être donné d'avis de cessation d'exploitation sous le régime du paragraphe 146(1), puisque le processus n'avait pas atteint le stade où l'on aurait pu dire qu'il n'en était pas résulté une convention de transfert.

[34] C'est là la conclusion de l'Office. Cette conclusion est non seulement raisonnable, mais aussi juridiquement correcte. Conclure autrement, en incluant dans la VNR les coûts visés à l'article 146.1, aurait pour effet d'obliger la compagnie de chemin de fer à les payer, qu'une convention de transfert ait ou non été passée dans le cadre du processus que prévoient les articles 143 à 145 et même si la municipalité qui acquérait la ligne de chemin de fer n'était pas tenue de les payer ultérieurement. Il en résulterait pour les municipalités une « aubaine » considérable, que le législateur n'avait manifestement pas l'intention de leur accorder.

c) Le point de savoir si l'Office a commis une erreur en ne tenant pas compte, aux fins de la détermination de la VNR de la ligne, des coûts liés à l'observation des règlements municipaux en vigueur dans certaines des municipalités dont la ligne franchit le territoire

[35] L'appelante avance que, par son refus d'appliquer les règlements municipaux, l'Office s'est écarté de sa propre jurisprudence en ce qu'il a omis de prendre en considération, dans l'évaluation de la VNR de la ligne, le fait que la vente aux gouvernements ou administrations est une vente à une fin quelconque et non aux fins particulières de poursuite de l'exploitation; voir par exemple la décision n° 530-R-1998, *Compagnie de chemin de fer Saint-Laurent et Hudson Limitée*, page 5, et la décision n° 542-R-2000, *Subdivision Cudworth de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada*, page 20.

[36] L'appelante fonde cette affirmation sur les paragraphes 63 et 64 de la décision provisoire, ainsi rédigés :

[63] Dans la décision n° 445-R-2000, une autre formation de membres de l'Office s'est penchée sur la question de l'incidence des règlements municipaux régissant la remise en état sur la valeur nette de récupération d'une ligne de chemin de fer.

[64] Dans son nouvel examen de la question en l'espèce et dans le but de l'analyser dans une optique différente de celle de la décision n° 445-R-2000, l'Office fait observer que le niveau et la nature de toute forme de remise en état d'un site dépend, d'abord et avant tout, de l'usage prévu dudit site. L'Office est d'avis que les administrations municipales ont reconnu ce fait en s'octroyant elles-mêmes des pouvoirs dans ces règlements uniquement en cas de cessation d'exploitation d'une ligne de chemin de fer.

[Non souligné dans l'original.]

[37] J'admets que le passage souligné peut comporter une certaine ambiguïté. Cependant, il ne faut pas oublier que l'Office a formulé ces observations dans le contexte de la prétention de l'appelante selon laquelle les règlements municipaux s'appliquaient et de sa demande visant à les faire appliquer.

[38] À mon sens, l'Office dit simplement ici que les règlements municipaux sur lesquels les réclamations sont fondées font dépendre la validité de celles-ci de l'utilisation prévue du site. En d'autres termes, comme l'Office l'a fait remarquer et comme il apparaît au vu des règlements en question, les municipalités elles-mêmes ont subordonné l'applicabilité de leurs règlements à la cessation effective de l'exploitation de la ligne de chemin de fer concernée.

[39] L'appelante nous demande de lire les règlements municipaux de manière à établir par interprétation une cessation d'exploitation de la ligne ou à créer une situation réputée être une telle cessation, malgré le fait qu'il n'y a pas dans la présente espèce, sous le régime de la Loi, de cessation de cette nature. Pour faire droit à cette prétention de l'appelante, la Cour devrait créer une fiction juridique, c'est-à-dire, comme l'écrivait le juge Beetz à la page 845 de *R. c. Verrette*, [1978] 2 R.C.S. 838, établir une règle qui reconnaisse « implicitement qu'une chose n'est pas ce

qu'elle est censée être mais décrète qu'à des fins particulières, elle sera considérée comme étant ce qu'elle n'est pas ou ne semble pas être ».

[40] Étant donné la clarté du texte de la Loi et des règlements en ce qui concerne la cessation d'exploitation et les obligations qui en découlent, et en l'absence d'un motif probant de créer une fiction juridique, notre Cour outrepasserait le droit et sa compétence si elle en créait une.

[41] Il ressort clairement de la décision de l'Office qu'il était préoccupé par le grand nombre de ces règlements, leur large portée et l'étendue considérable du pouvoir discrétionnaire qu'ils confèrent aux municipalités. Il craignait que tous les travaux coûteux de remise en état qu'ils prescrivent ne réduisent systématiquement la VNR de la ligne à zéro, ou à un montant négatif comme dans le présent cas (moins 2 408 191,00 \$) et dans d'autres affaires; voir par exemple la décision n° 545-R-1999, *Subdivision Arborfield de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada*, où la municipalité avait établi une VNR négative, ainsi que la décision n° 445-R-2000, précitée.

[42] Je reproduis ici l'article 3 du règlement n° 189.98 pour donner une idée de la portée considérable de ces règlements :

[TRADUCTION]

3. Le ou les propriétaires, dans un délai maximal de 12 mois suivant la cessation de l'exploitation de la ligne de chemin de fer, effectuent et achèvent dans les délais prévus, et de manière soignée et professionnelle, chacune des opérations suivantes :

A) enlever tous les bâtiments, panneaux de signalisation, ponts et installations ferroviaires connexes (y compris, le cas échéant, les lignes télégraphiques, téléphoniques et électriques) restant le long de la ligne de chemin de fer

dont l'exploitation a cessé, qui ont été construits ou acquis aux fins de l'exploitation de cette ligne avant la cessation de cette exploitation et qui, au seul gré de la Municipalité rurale de Bengough n° 40 ou de son délégué, donnent à ladite ligne une apparence inesthétique ou négligée, ou la rendent dangereuse;

- B) remettre en état toutes les chaussées et tous les passages qui constituaient des passages à niveau de route ou de ferme sur la ligne de chemin de fer avant la cessation de son exploitation;
- C) enlever tous les décombres et autres éléments non récupérables qui restent le long de la ligne de chemin de fer dont l'exploitation a cessé;
- D) enlever de la ligne de chemin de fer dont l'exploitation a cessé tous les contaminants, polluants et substances toxiques présentant un risque pour la santé ou la sécurité des personnes qui y sont exposées, même si seule l'entrée non autorisée est susceptible de les y exposer;
- E) mettre les déblais, dépressions, talus, remblais et autres accidents de terrain artificiels de la ligne de chemin de fer dont l'exploitation a cessé à un niveau compatible avec celui des propriétés contiguës et avec le drainage naturel de ces dernières;
- F) faire en sorte que la ligne de chemin de fer dont l'exploitation a cessé ne présente aucun danger;
- G) sauf consentement écrit des propriétaires des terrains contigus, ensemercer la ligne de chemin de fer abandonnée d'herbe commune immédiatement après l'achèvement des opérations prévues aux alinéas 2A), 2B), 2C), 2D) et 2E) ci-dessus, ou à un autre moment fixé au gré de la Municipalité rurale de Bengough n° 40 ou de son délégué, et entretenir ces semis.

[Non souligné dans l'original.]

[43] À en juger par la nature des opérations de remise en état qu'énumère ce règlement, il est manifeste que les municipalités prévoient qu'il ne s'applique au propriétaire de la ligne de chemin de fer, quel qu'il soit, qu'au moment où la ligne est démontée et où la remise en état devient nécessaire.

[44] L'Office a conclu avec raison que, si la compagnie de chemin de fer passe une convention et transfère la ligne, par vente ou autrement, ses obligations relatives à l'exploitation de cette ligne prennent fin et, sous le régime des règlements municipaux, échoient au nouveau propriétaire ou au destinataire du transfert; voir les paragraphes 67 et 68 de la décision provisoire.

[45] Encore une fois, ces conclusions de l'Office se rapportent à l'application des règlements. Cependant, si je pense comme l'Office que ces règlements, tels qu'ils sont rédigés, ne s'appliquent pas à CP puisqu'il n'y a pas, en fait ou en droit, de cessation d'exploitation de la ligne, je crois néanmoins que l'analyse ne doit pas s'arrêter là.

[46] Ces règlements prévoient certains des travaux qui peuvent se révéler nécessaires après le démontage d'une ligne de chemin de fer. Dans la présente espèce, l'appelante n'a réclamé que les coûts prévus à l'alinéa 3E) de son règlement, afférents au nivellement de 66 % des emprises. Le montant total est estimé à 535 500 \$ (voir le cahier d'appel, volume 1, onglet C-8, pages 138 et 139). Je note que dans les dossiers A-507-08 et A-509-08, concernant la Municipalité rurale de Souris Valley n^o 7, le montant réclamé s'élevait à 350 000 \$ (voir le cahier d'appel, volume 1, onglet C-8, pages 68 et 69).

[47] On a eu recours à l'expertise de l'Office pour déterminer la VNR de la ligne. Étant donné que le paragraphe 145(1) de la Loi dispose que la compagnie de chemin de fer est tenue d'offrir aux gouvernements et administrations de leur transférer ses intérêts à leur VNR ou moins, peu importe l'utilisation subséquente de la ligne (« *to be used for any purpose* » dans la version

anglaise), la cessation d'exploitation et le démontage de la ligne doivent être considérés comme l'une de ces fins possibles, de sorte que les coûts de cette opération doivent être pris en compte dans la détermination de la VNR. Je souscris à l'opinion dissidente formulée comme suit dans la décision n° 445-R-2000, précitée : « Le fait de déterminer une valeur nette de récupération est en soi un exercice spéculatif. Ainsi, ces coûts dépendent d'événements spéculatifs [...] »

[48] Le fait que les coûts dépendent d'événements conjecturaux se manifeste dans la décision provisoire de l'Office, où il évalue les coûts d'opérations éventuelles d'enlèvement et d'élimination des actifs de la voie (rails, pièces d'assemblage, traverses et autre matériel de voie), de démontage des ponts, d'enlèvement des ponceaux et d'assainissement, et analyse le point de savoir s'il convient de faire droit à la réclamation de ces coûts.

[49] Dans la présente espèce, l'Office a rejeté la réclamation des coûts de nivellement des emprises au motif que les règlements n'étaient pas applicables puisque la condition de cessation d'exploitation de la ligne qu'ils prévoient n'était pas remplie. Cependant, s'agissant de déterminer la VNR, peu importe l'utilisation subséquente de la ligne (« *to be used for any purpose* » dans la version anglaise), il faut présumer que la ligne sera finalement abandonnée et même démontée si l'on veut assurer l'observation de l'article 145 de la Loi (« valeur nette de récupération » / « *net salvage value to be used for any purpose* ») et établir une évaluation équitable pour les deux parties. Évidemment, dans cette recherche de l'équité, il faut fixer une limite équitable quelque part en deçà de l'indemnisation intégrale. Le législateur exprime son intention à cet égard en prévoyant une indemnisation partielle à l'article 146.1 de la Loi.

L'expertise de l'Office est utile dans ce processus et joue un rôle capital dans la détermination finale de la VNR.

[50] J'estime cependant que, indépendamment de l'applicabilité des règlements municipaux, le nivellement des emprises est une conséquence possible de la cessation d'exploitation et du démontage présumés de la ligne. À mon avis, l'Office aurait dû analyser le bien-fondé de la réclamation de l'appelante de ce point de vue aussi.

[51] Comme il ressort de sa jurisprudence (voir par exemple la décision n° 530-R-1998, *Compagnie de chemin de fer Saint-Laurent et Hudson Limitée*, précitée), l'Office est investi du pouvoir discrétionnaire d'établir quels coûts sont pertinents pour la détermination de la VNR. Il peut ainsi rejeter la réclamation de coûts qui s'avèrent déraisonnables au regard des faits et du droit. Cependant, je ne pense pas qu'il puisse écarter, aux fins de la détermination de la VNR sous le régime de l'article 145 de la Loi, la réclamation de coûts qui peuvent se révéler pertinents du fait de la cessation d'exploitation présumée de la ligne, au motif que les règlements municipaux invoqués à l'appui de cette réclamation seraient inapplicables tels qu'ils sont rédigés et, par conséquent, dénués de pertinence.

[52] À mon humble avis, l'Office était tenu d'aller plus loin : il aurait dû établir – comme il l'a fait à propos des coûts d'enlèvement de la voie, des ponts et des ponceaux, ainsi que d'assainissement – si la réclamation des coûts afférents au nivellement des emprises était pertinente et, dans l'affirmative, déterminer le montant qui, le cas échéant, devait être pris en compte dans le calcul de la VNR de la ligne.

[53] Autrement dit, on a toujours déterminé la VNR sous le régime de l'article 145 de la Loi en évaluant les actifs sur la base de l'hypothèse que la ligne serait un jour abandonnée et même démontée. Les coûts de cessation d'exploitation et de démontage qui en résulteront seront supportés par quelqu'un à un moment ou l'autre et constituent un élément de passif sur la ligne de chemin de fer à la date de l'évaluation de sa VNR.

d) Conclusion

[54] Pour ces motifs, je renverrais l'affaire à l'Office et lui demanderais d'établir :

- a) si les coûts réclamés dans la présente espèce par l'appelante à l'égard du nivellement des emprises sont pertinents pour la détermination de la VNR sous le régime de l'article 145 de la Loi;
- b) dans l'affirmative, si les faits de la présente espèce justifient que soit accueillie la réclamation de ces coûts;
- c) dans l'affirmative, le montant qui devrait être accordé au titre de ces coûts.

L'appel incident

[55] L'Office a inféré de la lettre de l'appelante en date du 27 mai 2008 que cette dernière n'avait pas l'intention de se désister de sa demande, étant donné qu'elle y exprimait la conviction

qu'il lui serait possible, par de plus amples discussions, de s'entendre avec CP sur une valeur foncière équitable. Ni cette inférence ni la conclusion que l'Office en a tirée ne me paraissent déraisonnables. En fait, l'Office a donné aux parties plus de temps pour négocier entre elles en déclarant que les délais prévus à l'article 146.3 de la Loi pour l'acceptation d'une offre faite au titre de l'article 145 ne commenceraient pas à courir à partir de sa décision provisoire.

[56] En ce qui concerne le prétendu manquement à l'équité procédurale, l'Office a informé les parties largement avant sa décision finale que celle-ci confirmerait sa décision provisoire. CP a eu tout le temps de demander l'autorisation de présenter des observations complémentaires touchant la compétence de l'Office pour rendre une décision finale et les faits nouveaux qu'il affirme s'être produits entre les décisions provisoire et finale. Or, il ne l'a pas fait. On ne peut donc reprocher à l'Office de n'avoir pas répondu à une attente que CP ne lui a pas communiquée.

[57] À l'audience, l'avocat de CP s'est plaint de ce que la décision finale de l'Office n'était pas une décision, à tout le moins pas une décision heureuse, puisque la demande avait pour objet la détermination de la VNR et que l'Office, en omettant d'établir la valeur foncière et en l'excluant de la VNR, avait déterminé une VNR qui n'en était en fait pas une. Il a par conséquent demandé à la Cour soit de déclarer que l'appelante s'était désistée de sa demande et que la procédure était donc terminée, soit d'ordonner l'instruction de cette demande et une évaluation foncière.

[58] Selon les parties, la décision finale de l'Office les a laissées devant une énigme. Cependant, il me paraît que l'Office a rendu une décision finale afin que commencent à courir

les délais prévus au paragraphe 143.3(3) de la Loi pour l'acceptation de l'offre et afin d'achever ainsi la procédure. Celle-ci aurait été achevée peu après la décision finale, n'eût été l'ordonnance de suspension prononcée par notre Cour le 8 août 2008, qui ajournait toute détermination finale de la VNR de la ligne jusqu'à la décision de l'appel de la décision provisoire.

[59] J'estime qu'il n'est pas nécessaire de prononcer de jugement déclaratoire puisque l'ordonnance de suspension expirera à la date de notre décision. Si nous avons rejeté l'appel, les délais prévus au paragraphe 146.3(3) auraient commencé à courir. L'affaire sera maintenant renvoyée devant l'Office pour une nouvelle détermination, à moins que les parties n'arrivent à un règlement.

Conclusion

[60] Pour ces motifs, j'accueillerais les appels avec un seul mémoire de dépens et annulerais la partie de la décision de l'Office qui rejette la réclamation de l'appelante visant les coûts de nivellement des emprises de la ligne. Je renverrais l'affaire à l'Office afin qu'il établisse :

- a) si, dans la présente espèce, les coûts susmentionnés sont pertinents pour la détermination de la VNR sous le régime de l'article 145 de la Loi;
- b) dans l'affirmative, si les faits de la présente espèce justifient que soit accueillie la réclamation de ces coûts;

c) dans l'affirmative, le montant qui devrait être accordé au titre de ces coûts.

[61] Je rejetterais l'appel incident avec dépens. Cependant, je n'adjugerais pas de dépens en faveur de l'Office ni contre lui. Conformément à l'ordonnance prononcée par notre Cour le 20 janvier 2009, il sera versé un exemplaire des présents motifs à chacun des dossiers des autres appels, ainsi que des dossiers A-509-08 et A-507-08, portant sur l'affaire *Municipalité rurale de Souris Valley n° 7 c. Compagnie de chemin de fer Canadien Pacifique*, à l'appui des jugements rendus à leur égard.

« Gilles Létourneau »

j.c.a.

« Je suis d'accord
M. Nadon, j.c.a. »

« Je suis d'accord
Eleanor R. Dawson, j.c.a. »

Traduction certifiée conforme
Sandra de Azevedo, LL.B.

ANNEXE A

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) et (3) [Abrogés, 2008, ch. 5, art. 1]

(4) L'Office peut, notamment sous condition, apporter ou autoriser toute modification aux procédures prises devant lui.

(5) [Abrogé, 2008, ch. 5, art. 1]

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

29. (1) Sauf indication contraire de la présente loi ou d'un règlement pris en vertu du paragraphe (2) ou accord entre les parties sur une prolongation du délai, l'Office rend sa décision sur toute affaire

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) and (3) [Repealed, 2008, c. 5, s. 1]

(4) The Agency may, on terms or otherwise, make or allow any amendments in any proceedings before it.

(5) [Repealed, 2008, c. 5, s. 1]

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.

(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.

29. (1) The Agency shall make its decision in any proceedings before it as expeditiously as possible, but no later than one hundred and twenty days after the originating documents are received,

dont il est saisi avec toute la diligence possible dans les cent vingt jours suivant la réception de l'acte introductif d'instance.

(2) Le gouverneur en conseil peut, par règlement, imposer à l'Office un délai inférieur à cent vingt jours pour rendre une décision à l'égard des catégories d'affaires qu'il indique.

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

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

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

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

(2.1) Si elle modifie son plan, la compagnie de chemin de fer en avise, dans les dix jours :

- a) le ministre;
- b) l'Office;
- c) le ministre chargé des transports dans toute province dont la ligne franchit le territoire;
- d) le président de toute administration de transport de banlieue dont la ligne franchit le territoire;

unless the parties agree to an extension or this Act or a regulation made under subsection (2) provides otherwise.

(2) The Governor in Council may, by regulation, prescribe periods of less than one hundred and twenty days within which the Agency shall make its decision in respect of such classes of proceedings as are specified in the regulation.

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

- (a) a yard track, siding or spur; or
- (b) other track auxiliary to a railway line.

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

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

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

(2.1) Whenever the railway company makes a change to the plan, it shall notify the following of the change within 10 days after the change:

- (a) the Minister;
- (b) the Agency;
- (c) the minister responsible for transportation matters in the government of each province through which the railway line passes;
- (d) the chairperson of every urban transit

e) le greffier ou un premier dirigeant de toute administration municipale dont la ligne franchit le territoire.

authority through whose territory the railway line passes; and

(e) the clerk or other senior administrative officer of every municipal or district government through which the railway line passes.

(3) Sous réserve de l'article 144.1, la compagnie de chemin de fer peut transférer, notamment par vente ou bail, ses droits de propriété ou d'exploitation sur une ligne en vue de la continuation de son exploitation.

(3) Subject to section 144.1, a railway company may sell, lease or otherwise transfer its railway lines, or its operating interest in its lines, for continued operation.

(4) La compagnie de chemin de fer qui transfère, notamment par vente ou bail, ses droits de propriété ou d'exploitation sur une partie d'un embranchement tributaire du transport du grain mentionné à l'annexe I à une personne qui entend l'exploiter doit continuer d'exploiter la portion restante pendant les trois ans suivant le transfert, sauf si le ministre conclut que cela n'est pas dans l'intérêt public.

(4) A railway company that sells, leases or otherwise transfers a portion of a grain-dependent branch line listed in Schedule I, or its operating interest in such a portion, to a person who intends to operate the portion shall continue to operate the remaining portion for three years, unless the Minister determines that it is not in the public interest for the company to do so.

142. (1) La compagnie de chemin de fer qui entend cesser d'exploiter une ligne suit les étapes prescrites par la présente section.

142. (1) A railway company shall comply with the steps described in this Division before discontinuing operating a railway line.

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

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

(3) Si le gouvernement fédéral, un gouvernement provincial, une administration municipale ou un groupe communautaire appuyé par écrit par un tel gouvernement ou une telle administration a informé par écrit une compagnie de chemin de fer qu'il serait intéressé à acquérir, en vue d'en continuer l'exploitation, tout ou partie d'un embranchement tributaire du transport du grain mentionné à l'annexe I et figurant dans le plan de la compagnie à titre de

(3) Subsection (2) does not apply and a railway company shall without delay take the steps described in section 143 if
(a) the federal government, a provincial, municipal or district government or a community-based group endorsed in writing by such a government has written to the company to express an interest in acquiring all or a portion of a grain-dependent branch line that is listed in Schedule I for the purpose of continuing to operate that line or portion of a line;

ligne dont elle a l'intention de cesser, en tout ou en partie, l'exploitation, le paragraphe (2) ne s'applique pas et la compagnie doit sans délai suivre les étapes visées à l'article 143.

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

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

(3) L'annonce doit aussi mentionner toute entente conclue entre la compagnie et une société de transport publique sur l'exploitation d'un service passagers sur une ligne de la compagnie.

(4) [Abrogé, 2007, ch. 19, art. 36]

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

and

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

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

(2) The advertisement must include a description of the railway line and how it or the operating interest is to be transferred, whether by sale, lease or otherwise, and an outline of the steps that must be taken before the operation of the line may be discontinued, including (a) a statement that the advertisement is directed to persons interested in buying, leasing or otherwise acquiring the railway line, or the railway company's operating interest in it, for the purpose of continuing railway operations; and (b) the date by which interested persons must make their interest known in writing to the company, but that date must be at least sixty days after the first publication of the advertisement.

(3) The advertisement must also disclose the existence of any agreement between the railway company and a public passenger service provider in respect of the operation of a passenger rail service on the railway line.

(4) [Repealed, 2007, c. 19, s. 36]

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

(2) [Abrogé, 2007, ch. 19, art. 37]

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

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

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

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

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

(2) [Repealed, 2007, c. 19, s. 37]

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

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

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

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

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

(7) Saisi d'une plainte écrite formulée par la compagnie, l'Office peut décider que la compagnie n'est plus tenue de négocier avec l'intéressé s'il conclut que celui-ci ne négocie pas de bonne foi.

144.1 (1) Si la compagnie de chemin de fer transfère, notamment par vente ou bail, ses droits de propriété ou d'exploitation sur une ligne au titre du paragraphe 141(3) ou d'une annonce faite en vertu du paragraphe 143(1), les droits et obligations découlant de toute entente conclue — avant l'annonce, le cas échéant — avec une société de transport publique sur l'exploitation d'un service passagers sur la ligne sont dévolus au cessionnaire dès le transfert, sauf avis contraire donné par la société avant le transfert.

(2) Si le transfert concerne une partie d'une ligne à laquelle s'applique une entente conclue avec VIA Rail Canada Inc., cette partie de la ligne est déclarée être un ouvrage à l'avantage général du Canada, et ce à compter de la date du transfert.

(3) La déclaration visée au paragraphe (2) cesse d'avoir effet si, selon le cas :

- a) VIA Rail Canada Inc. cesse d'exploiter un service passagers sur cette partie de la ligne;
- b) la ligne cesse d'être exploitée.

specified by the Agency.

(7) If, on complaint in writing by the railway company, the Agency finds that the interested person is not negotiating in good faith, the Agency may order that the railway company is no longer required to negotiate with the person.

144.1 (1) If a railway line, or a railway company's operating interest in a railway line, is sold, leased or otherwise transferred under subsection 141(3) or as the result of an advertisement under subsection 143(1) and, before the day such advertisement was made, an agreement was in force between the railway company and a public passenger service provider in respect of the operation of a passenger rail service on the railway line, the rights and obligations of the railway company under the agreement in respect of the operation of that service on that line vest, as of the day the transfer takes place, in the person or entity to which the railway line, or the operating interest, is transferred, unless the public passenger service provider indicates otherwise before that day.

(2) Whenever a railway company's rights and obligations under an agreement with VIA Rail Canada Inc. are vested in another person or entity by subsection (1), the portion of the railway line to which the agreement relates is hereby declared, as of the day the transfer takes place, to be a work for the general advantage of Canada.

(3) The declaration referred to in subsection (2) ceases to have effect if

- (a) VIA Rail Canada Inc. ceases to operate a passenger rail service on the portion of railway line to which the declaration relates; or
- (b) the operation of the railway line is discontinued.

145. (1) La compagnie de chemin de fer est tenue d'offrir aux gouvernements, administrations de transport de banlieue et administrations municipales de leur transférer tous ses intérêts à leur valeur nette de récupération ou moins si personne ne manifeste d'intérêt ou aucune entente n'est conclue dans le délai prescrit, ou si le transfert n'est pas effectué conformément à l'entente.

(2) L'offre est faite simultanément :

a) au ministre si la ligne franchit, selon le cas :

(i) les limites d'une province ou les frontières du Canada,

(ii) une réserve ou une terre ayant déjà été une réserve au sens du paragraphe 2(1) de la Loi sur les Indiens,

(iii) une terre faisant l'objet d'un accord, entre la compagnie de chemin de fer et le ministre, ayant pour but le règlement de revendications territoriales autochtones,

(iv) une région métropolitaine;

b) au ministre chargé des transports dans toute province dont la ligne franchit le territoire;

c) au président de toute administration de transport de banlieue dont la ligne franchit le territoire;

d) au greffier ou à un premier dirigeant de toute administration municipale dont la ligne franchit le territoire.

(3) Sous réserve du paragraphe 146.3(3), les destinataires de l'offre disposent, après sa réception, des délais suivants pour l'accepter :

a) trente jours pour le gouvernement fédéral;

b) trente jours pour le gouvernement provincial, mais si le gouvernement fédéral n'accepte pas l'offre qui lui est

145. (1) The railway company shall offer to transfer all of its interest in the railway line to the governments and urban transit authorities mentioned in this section for not more than its net salvage value to be used for any purpose if

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

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

(2) After the requirement to make the offer arises, the railway company shall send it simultaneously

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

(i) more than one province or outside Canada,

(ii) land that is or was a reserve, as defined in subsection 2(1) of the Indian Act,

(iii) land that is the subject of an agreement entered into by the railway company and the Minister for the settlement of aboriginal land claims, or

(iv) a metropolitan area;

(b) to the minister responsible for transportation matters in the government of each province through which the railway line passes;

(c) to the chairperson of every urban transit authority through whose territory the railway line passes; and

(d) to the clerk or other senior administrative officer of every municipal or district government through whose territory the railway line passes.

(3) Subject to subsection 146.3(3), after the offer is received

(a) by the Minister, the Government of Canada may accept it within thirty days;

(b) by a provincial minister, the government of the province may accept it within thirty days, unless the offer is received by the Minister, in which case the government of each province may

d'abord faite, chaque gouvernement provincial visé dispose de trente jours supplémentaires une fois expiré le délai mentionné à l'alinéa *a*);

b.1) trente jours pour chaque administration de transport de banlieue, une fois expirés les délais mentionnés aux alinéas *a*) et *b*);

c) trente jours pour chaque administration municipale, une fois expirés les délais mentionnés aux alinéas *a*), *b*) et *b.1*).

accept it within an additional thirty days after the end of the period mentioned in paragraph *(a)* if it is not accepted under that paragraph;

(b.1) by an urban transit authority, it may accept it within an additional 30 days after the end of the period or periods for acceptance under paragraphs *(a)* and *(b)*, if it is not accepted under those paragraphs; and

(c) by a municipal or district government, it may accept it within an additional 30 days after the end of the period or periods for acceptance under paragraphs *(a)*, *(b)* and *(b.1)*, if it is not accepted under those paragraphs.

(4) La communication, par écrit, de l'acceptation à la compagnie éteint le droit des autres destinataires de l'offre; celle-ci leur notifie l'acceptation de l'offre.

(4) Once a government or an urban transit authority communicates its written acceptance of the offer to the railway company, the right of any other government or urban transit authority to accept the offer is extinguished, and the railway company must notify the other governments and urban transit authorities of the acceptance.

(5) Si les parties ne peuvent s'entendre, dans les quatre-vingt-dix jours suivant l'acceptation de l'offre, sur la valeur nette de récupération, l'Office la détermine, sur demande de l'une d'elles.

(5) If a government or an urban transit authority accepts the offer, but cannot agree with the railway company on the net salvage value within 90 days after the acceptance, the Agency may, on the application of the government or urban transit authority or the railway company, determine the net salvage value.

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

146. (1) If a railway company has complied with the process set out in sections 143 to 145, but an agreement for the sale, lease or other transfer of the railway line or an interest in it is not entered into through that process, the railway company may discontinue operating the line on providing notice of the discontinuance to the Agency. After providing the notice, the railway company has no obligations under this Act in respect of the operation of the railway line and has no obligations with respect to any operations by any public passenger

(2) En cas de transfert — notamment par vente ou bail — par la compagnie de la ligne ou de droits qu'elle y détient, en vertu d'une convention résultant du processus établi en vertu des articles 143 à 145 ou autrement, la compagnie cessionnaire n'a plus d'obligation en vertu de la présente loi relativement à l'exploitation de la ligne ou à son utilisation par la société de transport publique, et ce à compter de la date de signature de l'acte de transfert.

146.01 (1) Si, au titre de la convention de transfert résultant notamment du processus établi en vertu des articles 143 à 145, la ligne de chemin de fer ou les droits d'exploitation d'une telle ligne font retour à la compagnie qui les avait transférés, celle-ci doit, dans les soixante jours suivant le retour, reprendre l'exploitation de la ligne ou se conformer au processus établi en vertu de ces articles.

(2) Le cas échéant, la compagnie de chemin de fer qui choisit de suivre le processus établi en vertu des articles 143 à 145 n'est pas assujettie au paragraphe 142(2) à l'égard de la ligne ou des droits d'exploitation et elle n'a pas d'obligation en vertu de la présente loi relativement à l'exploitation de la ligne de chemin de fer.

146.02 Malgré l'article 146.01, si une ligne de chemin de fer ou les droits d'exploitation d'une ligne font retour à la compagnie de chemin de fer visée à cet article, les droits et obligations découlant, avant le retour, de tout accord auquel sont parties le propriétaire de la ligne ou le

service provider over the railway line.

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

146.01 (1) If, by reason of the instrument or act by which a railway line or an operating interest in a railway line is transferred through the process set out in sections 143 to 145 or otherwise, the railway line or operating interest in the railway line returns to the railway company that transferred it, the railway company shall, within 60 days after the day on which the return takes place, resume operations of the line or follow the process set out in sections 143 to 145.

(2) If a railway line or operating interest in a railway line returns to a railway company that transferred it and the company decides to follow the process set out in sections 143 to 145 in respect of the railway line or operating interest, the company is not subject to subsection 142(2) in respect of the railway line or operating interest and has no obligations under this Act in respect of the operation of the railway line.

146.02 Despite section 146.01, if a railway line or operating interest in a railway line returns to a railway company referred to in that section and, before the day on which the return takes place, an agreement was in force between the person or entity that owned the railway

détenteur des droits d'exploitation et une société de transport publique, au sens de l'article 87, relativement à l'exploitation d'un service de passagers sur la ligne sont, sauf avis contraire donné par la société avant le retour, dévolus dès le retour à la compagnie de chemin de fer qui est alors tenue de reprendre l'exploitation de la ligne.

146.1 (1) La compagnie de chemin de fer qui cesse d'exploiter un embranchement tributaire du transport du grain mentionné à l'annexe I, ou une partie d'un tel embranchement, passant dans une municipalité fait à celle-ci trois versements annuels à compter de la date où elle avise l'Office en application du paragraphe 146(1). Chaque versement est égal au produit de 10 000 \$ et du nombre de milles de l'embranchement ou de la partie d'embranchement situés dans le territoire de la municipalité.

(2) Si la compagnie à laquelle s'applique le paragraphe 146.01(1) ne reprend pas l'exploitation d'un embranchement tributaire du transport du grain mentionné à l'annexe I dans le délai prévu à ce paragraphe et qu'aucune convention de transfert n'est conclue au titre du processus établi en vertu des articles 143 à 145, la compagnie effectue les versements annuels prévus au paragraphe (1) à compter du lendemain du dernier jour où l'offre aurait pu être acceptée au titre de l'article 145.

146.2 (1) La compagnie de chemin de fer est tenue d'établir et de mettre à jour la liste des voies d'évitement et des épis à démonter qui sont situés dans les régions

line or had the operating interest in the railway line immediately before the return and a public passenger service provider as defined in section 87 in respect of the operation of a passenger rail service on that railway line, then, unless the public passenger service provider indicates otherwise before that day, the rights and obligations of the person or entity under the agreement in respect of the operation of that service on that line vest, as of that day, in the railway company and the railway company shall resume operations of the railway line.

146.1 (1) A railway company that discontinues operating a grain-dependent branch line listed in Schedule I, or a portion of one, that is in a municipality or district shall, commencing on the date on which notice was provided under subsection 146(1), make three annual payments to the municipality or district in the amount equal to \$10,000 for each mile of the line or portion in the municipality or district.

(2) If a railway company to which subsection 146.01(1) applies does not resume operations on a grain-dependent branch line listed in Schedule I within the period provided for in that subsection and does not enter into an agreement for the sale, lease or other transfer of that railway line, or applicable interest in that railway line, after following the process set out in sections 143 to 145, the railway company shall, beginning on the day after the last day on which its offer could have been accepted under section 145, make the annual payments referred to in subsection (1).

146.2 (1) A railway company shall prepare and keep up to date a list of its sidings and spurs that it plans to dismantle and that are located in

métropolitaines, ou sur le territoire desservi par une administration de transport de banlieue, exception faite des voies et des épis situés sur une emprise qui continuera d'être utilisée dans le cadre d'opérations ferroviaires après qu'ils auront été démontés.

(2) La compagnie publie sa liste sur son site Internet. En cas de modification de celle-ci, elle en avise, dans les dix jours :

- a) le ministre;
- b) l'Office;
- c) le ministre chargé des transports dans la province où est situé la voie d'évitement ou l'épi qui est l'objet de la modification;
- d) le président de l'administration de transport de banlieue du territoire où est situé la voie d'évitement ou l'épi qui est l'objet de la modification;
- e) le greffier ou un premier dirigeant de l'administration municipale du territoire où est situé la voie d'évitement ou l'épi qui est l'objet de la modification.

(3) La compagnie ne peut démonter une voie d'évitement ou un épi que s'il figure sur la liste depuis au moins douze mois.

(4) Avant de démonter une voie d'évitement ou un épi qui figure sur la liste depuis au moins douze mois, la compagnie est tenue d'offrir de transférer tous ses intérêts, à un prix n'excédant pas leur valeur nette de récupération :

- a) au ministre;
 - b) au ministre chargé des transports dans la province où la voie d'évitement ou l'épi est situé;
 - c) au président de l'administration de transport de banlieue du territoire où la voie d'évitement ou l'épi est situé;
 - d) au greffier ou à un premier dirigeant de l'administration municipale du territoire où la voie d'évitement ou l'épi est situé.
- Cette offre leur est faite simultanément.

metropolitan areas or within the territory served by any urban transit authority, except for sidings and spurs located on a railway right-of-way that will continue to be used for railway operations subsequent to their dismantlement.

(2) The railway company shall publish the list on its Internet site and, whenever it makes a change to the list, it shall notify the following of the change within 10 days after the change:

- (a) the Minister;
- (b) the Agency;
- (c) the minister responsible for transportation matters in the government of the province in which the siding or spur that is the subject of the change is located;
- (d) the chairperson of the urban transit authority in whose territory the siding or spur that is the subject of the change is located; and
- (e) the clerk or other senior administrative officer of the municipal or district government in which the siding or spur that is the subject of the change is located.

(3) A railway company shall not take steps to dismantle a siding or a spur until at least 12 months have elapsed since the siding or spur was added to the list.

(4) Before dismantling a siding or a spur that has been on the list for at least 12 months, a railway company shall send simultaneously to each of the following an offer to transfer all of its interest in the siding or spur for not more than its net salvage value:

- (a) the Minister;
- (b) the minister responsible for transportation matters in the government of the province in which the siding or spur is located;
- (c) the chairperson of the urban transit authority in whose territory the siding or spur is located; and
- (d) the clerk or other senior administrative officer of the municipal or district

(5) Sous réserve du paragraphe 146.3(3), les destinataires de l'offre disposent, après sa réception, des délais suivants pour l'accepter :

- a)* trente jours pour le gouvernement fédéral;
- b)* trente jours pour le gouvernement provincial, une fois expiré le délai mentionné à l'alinéa *a)*;
- c)* trente jours pour l'administration de transport de banlieue, une fois expirés les délais mentionnés aux alinéas *a)* et *b)*;
- d)* trente jours pour l'administration municipale, une fois expirés les délais mentionnés aux alinéas *a)*, *b)* et *c)*.

(6) La communication, par écrit, de l'acceptation à la compagnie éteint le droit des autres destinataires de l'offre; celle-ci leur notifie l'acceptation de l'offre.

(7) Si les parties ne peuvent s'entendre, dans les quatre-vingt-dix jours suivant l'acceptation de l'offre, sur la valeur nette de récupération, l'Office la détermine, sur demande de l'une d'elles.

(8) Si l'offre n'est pas acceptée, la compagnie peut démonter la voie d'évitement ou l'épi à la condition d'en aviser l'Office.

government in which the siding or spur is located.

(5) Subject to subsection 146.3(3), after the offer is received

- (a)* by the Minister, the Government of Canada may accept it within 30 days;
- (b)* by the provincial minister, the government of the province may accept it within an additional 30 days after the end of the period mentioned in paragraph *(a)* if it is not accepted under that paragraph;
- (c)* by the chairperson of an urban transit authority, that authority may accept it within an additional 30 days after the end of the periods for acceptance under paragraphs *(a)* and *(b)*, if it is not accepted under those paragraphs; and
- (d)* by the clerk or other senior administrative officer of a municipal or district government, that government may accept it within an additional 30 days after the end of the periods for acceptance under paragraphs *(a)*, *(b)* and *(c)*, if it is not accepted under those paragraphs.

(6) Once a government or an urban transit authority communicates its written acceptance of the offer to the railway company, the right of any other government or urban transit authority to accept the offer is extinguished, and the railway company shall notify the other governments and urban transit authorities of the acceptance.

(7) If a government or an urban transit authority accepts the offer, but cannot agree with the railway company on the net salvage value within 90 days after the acceptance, the Agency may, on the application of the government, the urban transit authority or the railway company, determine the net salvage value.

(8) If the offer is not accepted, the railway company may dismantle the siding or spur on providing notice to the Agency.

146.3 (1) Le destinataire de l'offre faite au titre des articles 145 ou 146.2 peut, avant l'expiration du délai imparti pour l'accepter, demander à l'Office de déterminer la valeur nette de récupération de la ligne, de la voie d'évitement ou de l'épi, selon le cas.

(2) Le demandeur envoie, sans délai, copie de sa demande à la compagnie de chemin de fer. Celle-ci en avise immédiatement les autres destinataires de l'offre à l'égard desquels le délai d'acceptation n'est pas expiré.

(3) Le demandeur dispose, après décision de l'Office, d'un délai de trente jours pour accepter l'offre. Les délais — de trente jours — dont disposent respectivement les autres destinataires pour l'accepter commencent à courir à compter de l'expiration du délai applicable au demandeur.

(4) Le demandeur est tenu de rembourser à l'Office les frais afférents à sa demande.

146.4 Les articles 146.2 et 146.3 s'appliquent, avec les adaptations nécessaires, aux emprises qui sont situées dans les régions métropolitaines ou sur le territoire desservi par une administration de transport de banlieue, sur lesquelles se trouvaient des voies d'évitement ou des épis qui ont été démontés, et que la compagnie de chemin de fer entend transférer, notamment par vente ou bail.

146.5 Les articles 146.2 et 146.3 s'appliquent également, avec les adaptations nécessaires, aux gares de

146.3 (1) A person to whom a railway line is offered under section 145, or to whom a siding or spur is offered under section 146.2, may apply to the Agency for a determination of the net salvage value of the railway line, siding or spur, as the case may be, at any time before the expiry of the period available to the person to accept the offer.

(2) The applicant shall without delay provide a copy of the application to the railway company, and the railway company shall without delay notify every other person to whom the offer was made and whose time to accept the offer has not expired that an application for a determination of the net salvage value was made.

(3) If an application is made under subsection (1), the time available to the applicant to accept the offer expires on the day that is 30 days after the day the Agency notifies the applicant of its determination of the net salvage value and the 30-day period for each other person to accept the offer is calculated on the expiry of the period available to the applicant to accept the offer.

(4) The applicant shall reimburse the Agency's costs associated with the application.

146.4 Sections 146.2 and 146.3 apply, with any modifications that are necessary, to railway rights-of-way, that are located in metropolitan areas or within the territory served by any urban transit authority and in respect of which the sidings and spurs have been dismantled, that a railway company plans to sell, lease or otherwise transfer.

146.5 Sections 146.2 and 146.3 apply, with any modifications that are necessary, to passenger railway stations in Canada

voyageurs situées au Canada que la compagnie de chemin de fer entend transférer, notamment par vente ou bail, ou démonter.

that a railway company plans to sell, lease or otherwise transfer or dismantle.

COUR D'APPEL FÉDÉRALE
AVOCATS INSCRITS AU DOSSIER

DOSSIER : A-508-08

INTITULÉ : LA VILLE DE BENGOUGH c.
LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER
CANADIEN PACIFIQUE

LIEU DE L'AUDIENCE : Regina (Saskatchewan)

DATE DE L'AUDIENCE : Le 18 février 2010

MOTIFS DU JUGEMENT : LE JUGE LÉTOURNEAU

Y ONT SOUSCRIT : LE JUGE NADON
LA JUGE DAWSON

DATE DES MOTIFS : Le 19 mars 2010

COMPARUTIONS :

Lucia M. Stuhldreier	POUR L'APPELANTE
Glen H. Poelman Ryan C. Penner	POUR L'INTIMÉE

AVOCATS INSCRITS AU DOSSIER :

Aikins, MacAulay & Thorvaldson, s.r.l. Winnipeg (Manitoba)	POUR L'APPELANTE
MacLeod Dixon, s.r.l. Calgary (Alberta)	POUR L'INTIMÉE

COUR D'APPEL FÉDÉRALE
AVOCATS INSCRITS AU DOSSIER

DOSSIER : A-506-08

INTITULÉ : LA VILLE DE BENGOUGH c.
LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER
CANADIEN PACIFIQUE

LIEU DE L'AUDIENCE : Regina (Saskatchewan)

DATE DE L'AUDIENCE : Le 18 février 2010

MOTIFS DU JUGEMENT : LE JUGE LÉTOURNEAU

Y ONT SOUSCRIT : LE JUGE NADON
LA JUGE DAWSON

DATE DES MOTIFS : Le 19 mars 2010

COMPARUTIONS :

Lucia M. Stuhldreier	POUR L'APPELANTE
Glen H. Poelman Ryan C. Penner	POUR L'INTIMÉE

AVOCATS INSCRITS AU DOSSIER :

Aikins, MacAulay & Thorvaldson, s.r.l. Winnipeg (Manitoba)	POUR L'APPELANTE
MacLeod Dixon, s.r.l. Calgary (Alberta)	POUR L'INTIMÉE

COUR D'APPEL FÉDÉRALE

AVOCATS INSCRITS AU DOSSIER

DOSSIER : A-561-08

INTITULÉ : LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER
CANADIEN PACIFIQUE c. L'OFFICE DES
TRANSPORTS DU CANADA et LA VILLE DE
BENGOUGH

LIEU DE L'AUDIENCE : Regina (Saskatchewan)

DATE DE L'AUDIENCE : Le 18 février 2010

MOTIFS DU JUGEMENT : LE JUGE LÉTOURNEAU

Y ONT SOUSCRIT : LE JUGE NADON
LA JUGE DAWSON

DATE DES MOTIFS : Le 19 mars 2010

COMPARUTIONS :

Glen H. Poelman Ryan C. Penner	POUR L'APPELANTE
Elizabeth C. Barker	POUR L'INTIMÉ (Office des transports du Canada)
Lucia M. Stuhldreier	POUR L'INTIMÉE (Ville de Bengough)

AVOCATS INSCRITS AU DOSSIER :

MacLeod Dixon, s.r.l. Calgary (Alberta)	POUR L'APPELANTE
Office des transports du Canada Gatineau (Québec)	POUR L'INTIMÉ (Office des transports du Canada)
Aikins, MacAulay & Thorvaldson, s.r.l. Winnipeg (Manitoba)	POUR L'INTIMÉE (Ville de Bengough)