

Supreme Court of Canada / Cour suprême du Canada

(le français suit)

JUDGMENT TO BE RENDERED IN APPEAL

January 11, 2016

For immediate release

OTTAWA – The Supreme Court of Canada announced today that judgment in the following appeal will be delivered at 9:45 a.m. EST on Friday, January 15, 2016. This list is subject to change.

PROCHAIN JUGEMENT SUR APPEL

Le 11 janvier 2016

Pour diffusion immédiate

OTTAWA – La Cour suprême du Canada annonce que jugement sera rendu dans l'appel suivant le vendredi 15 janvier 2016, à 9 h 45 HNE. Cette liste est sujette à modifications.

Canadian Pacific Railway Company v. Attorney General of Canada et al. (F.C.) ([36223](#))

36223 *Canadian Pacific Railway Company v. Attorney General of Canada, Canadian Transportation Agency*
(FC) (Civil) (By Leave)

Administrative law - Canadian Transportation Agency - Independence of Agency - Fettering of discretion to pass regulations - Whether administrative bodies must be free from interference from the executive branch of government when exercising legislative as opposed to judicial functions - If so, the extent to which they must be free from interference in exercising those functions.

In 2014, the federal government passed Bill C-30, which became the Fair Rail for Grain Farmers Act. CP says that the proponents of Bill C-30 made numerous public pronouncements indicating that the government intended the Agency to use its expanded regulation-making power to increase the 30 km interswitching distance to 160 km for all commodities in the Prairie Provinces. (“Interswitching” is a service whereby one railway company picks up a shipper’s traffic at the shipper’s siding facility and transports it to an interchange point with a second railway company. The traffic is transferred to the tracks of the second railway company, and the line haul is completed.) CP alleges that Bill C-30 actually continued or extended the Agency’s discretion to make regulations. It says that the Agency then made regulations echoing the Government’s stated intentions without engaging in an independent assessment of the need for or efficacy of extending the interswitching distance limit, or forming an opinion on what would have been an appropriate distance, or whether that distance ought to apply to all regions or all commodities. CP also says that the Agency did not consult any affected parties on these issues. The amendments also prescribed the rate to be paid to the railway company for interswitching. In so amending the regulation, the Agency stated that

it was required to prescribe new regulations to extend the interswitching distance from 30 km to 160 km for all commodities in the Prairie Provinces.

The Federal Court of Appeal dismissed CP's leave to appeal the Extended Interswitching Regulations pursuant to s. 41 of the Canada Transportation Act, S.C. 1996, c. 10, without reasons.

36223 *Chemin de fer Canadien Pacifique Limitée c. Procureur général du Canada, Office des transports du Canada*

(CF) (Civile) (Sur autorisation)

Droit administratif - Office des transports du Canada - Indépendance de l'Office - Entrave à l'exercice du pouvoir discrétionnaire de prendre des règlements - Les organismes administratifs doivent-ils être libres de toute intervention du pouvoir exécutif dans l'exercice de fonctions législatives, par opposition aux fonctions judiciaires? - Dans l'affirmative, dans quelle mesure doivent-ils être libres de toute intervention dans l'exercice de ces fonctions?

En 2014, le gouvernement a adopté le projet de loi C-30, qui est devenu la Loi sur le transport ferroviaire équitable pour les producteurs de grain. CP affirme que les promoteurs du projet de loi C-30 ont fait plusieurs déclarations publiques laissant entendre que le gouvernement voulait que l'Office exerce son pouvoir plus étendu de prendre des règlements pour repousser la distance d'interconnexion de 30 km à 160 km pour toutes les marchandises dans les provinces des Prairies. (L'« interconnexion du trafic ferroviaire » est un service par lequel une compagnie de chemin de fer ramasse le trafic d'un expéditeur à la voie d'évitement de l'expéditeur et les transporte à un point d'échange avec une deuxième compagnie de chemin de fer. Le trafic est transféré sur la voie de la deuxième compagnie de chemin de fer et la ligne de voiturage est complétée.) CP allègue qu'en fait, le projet de loi C-30 maintient ou étend le pouvoir discrétionnaire de prendre des règlements. CP affirme que l'Office a ensuite pris un règlement qui a fait écho aux intentions déclarées du gouvernement sans procéder à une évaluation indépendante du besoin de repousser la limite de distance d'interconnexion ou de l'efficacité d'une telle mesure, et sans se faire sa propre idée de ce qu'aurait été une distance appropriée, ou sur la question de savoir si cette distance devait s'appliquer à toutes les régions ou à toutes les marchandises. CP affirme également que l'Office n'a pas consulté les parties touchées sur ces questions. Les modifications prescrivaient également le prix payable à la compagnie de chemin de fer pour l'interconnexion. En modifiant ainsi le règlement, l'Office a affirmé qu'il devait prendre un nouveau règlement pour repousser la distance d'interconnexion de 30 km à 160 km pour toutes les marchandises dans les provinces des Prairies.

La Cour d'appel fédérale a rejeté la demande de CP en autorisation d'appel du Règlement modifiant le Règlement sur l'interconnexion du trafic ferroviaire présentée en application de l'art. 41 de la Loi sur les transports au Canada, L.C. 1996, ch. 10, sans donner de motifs.

Supreme Court of Canada / Cour suprême du Canada :

comments-commentaires@scc-csc.ca

(613) 995-4330