

## TRANSPORTS

Appel de la décision par laquelle la Cour fédérale (C.F.) a rejeté le contrôle judiciaire contestant l'approbation des tarifs de transport commercial de marchandises de l'intimée Marine Atlantique S.C.C. (Marine Atlantique) de 2016-2017 (tarifs de 2016-2017) — Marine Atlantique, une société d'État fédérale, est le « principal moyen » par lequel le Canada s'acquitte de son obligation constitutionnelle de maintenir un service de transport par traversier de passagers et de marchandises entre North Sydney (Nouvelle-Écosse) et Port aux Basques (Terre-Neuve-et-Labrador) (le trajet constitutionnel) conformément à la *Loi sur Terre-Neuve*, 12-13 George. VI, ch. 22 (R.-U.) (mod. par *Loi de 1982 sur le Canada*, 1982, ch. 11 (R.-U.), annexe de la *Loi constitutionnelle de 1982*, n° 21) [L.R.C. (1985), appendice II, n° 32], annexe, clause 32(1) — L'appelante fait concurrence à Marine Atlantique et offre notamment des services de transport de marchandises entre Halifax et St. John's — Elle s'est plainte au gouvernement fédéral des tarifs peu élevés réclamés par Marine Atlantique et de son omission de prendre en compte la Politique nationale des transports (PNT) énoncée à l'art. 5 de la *Loi sur les transports au Canada*, L.C. 1996, ch. 10 (LTC) — Le contrôle judiciaire a porté principalement sur les tarifs facturés sur le trajet constitutionnel et sur l'omission par le décideur de prendre la PNT en considération — L'appelante a fait valoir que les Conditions de l'adhésion n'ont créé aucune obligation constitutionnelle d'approuver les tarifs réclamés sur le trajet constitutionnel conformément à la PNT — La C.F. a conclu que Marine Atlantique a pris la décision de mettre en application les tarifs de 2016-2017 — Elle a conclu en outre que Marine Atlantique n'est pas un « office fédéral » au sens de l'art. 2(1) de la *Loi sur les Cours fédérales*, L.R.C. (1985), ch. F-7, et donc que la C.F. n'était pas compétente pour réviser la décision — La C.F. a également conclu, entre autres choses, que la PNT ne devait pas nécessairement être prise en considération dans le contexte de l'établissement des tarifs de 2016-2017, et que l'omission de le faire ne constituait pas une erreur susceptible de contrôle — L'appelante a fait valoir que la C.F. a commis une erreur : (1) lorsqu'elle a omis de conclure que le ministre intimé était tenu de « répondre » de la décision sur les tarifs de 2016-2017 lorsqu'il a soumis le plan d'entreprise de Marine Atlantique à l'approbation du gouverneur en conseil en vertu de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, L.R.C. (1985), ch. F-11 (LGFP), et (2) lorsqu'elle a conclu que le ministre n'était pas tenu de prendre la PNT en considération en relation avec les tarifs de 2016-2017 — Il s'agissait principalement de savoir si la C.F. a commis une erreur parce qu'elle n'a pas conclu que le ministre a établi les tarifs de 2016-2017 ou qu'il était redevable de ces tarifs; parce qu'elle a conclu qu'elle n'était pas compétente pour réviser la décision sur les tarifs; et parce qu'elle a conclu qu'il n'était pas nécessaire de prendre la PNT en considération dans l'établissement des tarifs — Il ne convenait pas que la Cour se penche sur l'argument de l'appelant selon lequel la C.F. avait commis une erreur lorsqu'elle a omis de conclure que le ministre était « redevable » des tarifs de 2016-2017 — La C.F. n'a commis aucune erreur manifeste et dominante lorsqu'elle a conclu que Marine Atlantique a pris une décision sur les tarifs — Même si, en raison de la recommandation qu'il a faite, le ministre est devenu redevable en droit des tarifs de Marine Atlantique, la demande de l'appelante n'a pas contesté cette recommandation — L'on ne peut reprocher à la C.F. d'avoir omis de faire droit à une contestation qui n'a pas été faite — Il n'y avait dans l'avis de demande initial ou modifié de l'appelante aucune mention de la recommandation du ministre relative au plan d'entreprise — La C.F. a commis une erreur lorsqu'elle a conclu qu'elle n'était pas compétente pour réviser la décision sur les tarifs prise par Marine Atlantique — Marine Atlantique est un organisme public et sa décision sur les tarifs est de nature publique et non privée — Elle tire son pouvoir d'établir des tarifs des droits, pouvoirs et privilèges qui sont accordés à une personne physique par l'art. 15(1) de la *Loi canadienne sur les sociétés par*

*actions*, L.R.C. (1985), ch. C-44 (LCSA) — L'art. 102(1) de la LCSA et l'art. 109 de la LGFP ne sont pas les sources des pouvoirs de Marine Atlantique d'établir des tarifs; ils ne précisent pas les pouvoirs de la société même — La LCSA n'est pas une « loi fédérale » au sens de la définition d'« office fédéral » énoncée dans la *Loi sur les Cours fédérales* — La conclusion de la C.F. était incompatible avec le sens ordinaire de la définition — Certaines sociétés d'État sont constituées en société en vertu de lois générales sur les sociétés, comme la LCSA, dont elles tirent alors leurs pouvoirs — Le caractère révisable de la décision de nature publique prise par une société d'État mère en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par une loi ne porte pas sur la question de savoir si la loi est spécifique ou générale — L'établissement des tarifs par Marine Atlantique soulève une question de responsabilité contractuelle; donc, la source tenait dans le pouvoir que la loi confère à Marine Atlantique de conclure des contrats — Il n'y a pas lieu de s'ingérer dans la conclusion de la C.F. selon laquelle la présente affaire mettait en cause une nouvelle attribution de la responsabilité par contrat — La décision sur l'établissement des tarifs était de nature publique — Marine Atlantique est un organisme public aux fins du contrôle judiciaire — Les conditions préalables au contrôle judiciaire de la décision de Marine Atlantique sur les tarifs ont été établies dans la présente affaire — Il n'était pas nécessaire de s'ingérer dans la décision de la C.F. selon laquelle, s'il avait pris la décision sur les tarifs, le ministre n'était pas tenu de prendre la PNT en considération — La C.F. a conclu à juste titre que l'art. 2 de la LTC sert à réfuter la présomption d'immunité de la Couronne plutôt que de faire en sorte que la PNT constitue une limite substantive à l'exercice du pouvoir réglementaire — Il ne s'agissait pas de savoir si la PNT s'applique à l'égard du gouvernement, mais plutôt de savoir si elle s'applique à une mesure gouvernementale qui n'a pas été prise en vertu de la LTC — Appel rejeté.

OCEANEX INC. C. CANADA (TRANSPORT) (A-113-18, 2019 CAF 250, juge Laskin, J.C.A., motifs du jugement en date du 10 octobre 2019, 36 p.)