

A-407-79

A-407-79

**Canadian Pacific Limited (Appellant)**

v.

**Canadian Transport Commission (Respondent)**

Court of Appeal, Thurlow C.J., Heald J. and Kerr D.J.—Ottawa, March 25, 26 and April 10, 1980.

*Railways — Appeal from a decision of the Railway Transport Committee ordering appellant to re-file claims for subsidies for 1970-1974 inclusive for uneconomic railway branch line designated as a branch line not to be abandoned — Minister of Finance had already paid the claims for the years in question — Whether the Commission has the power or jurisdiction under s. 258(2) of the Railway Act or otherwise to order the appellant to re-file its claims — Appeal allowed — National Transportation Act, R.S.C. 1970, c. N-17, as amended, ss. 21, 24(1),(3), 45(3), 49, 63, 64(2) — Railway Act, R.S.C. 1970, c. R-2, ss. 252(a),(b), 256, 258(1)(a),(b),(2), 261(6), 413(5) — Railway Act, R.S.C. 1952, c. 234, s. 52.*

Appeal pursuant to subsection 64(2) of the *National Transportation Act*, from a decision of the Railway Transport Committee (R.T.C.) of the Canadian Transport Commission, ordering the appellant to re-file claims for actual losses attributable to uneconomic railway lines for all years claimed regardless of whether payments had been made. The subject segment of the appellant's railway system was designated as a branch line that shall not be abandoned pursuant to paragraph 258(1)(a) of the *Railway Act*. The appellant claimed, and was paid by the Minister of Finance, subsidies for the years 1970 to 1974 inclusive, but withdrew its claims for the years 1975 to 1977 inclusive. The issue is whether the Commission has the power or jurisdiction under subsection 258(2) of the *Railway Act* or otherwise to order the appellant to re-file its claims.

*Held*, the appeal is allowed. The R.T.C. had no jurisdiction to require the appellant to re-file claims.

*Per* Thurlow C.J.: The Commission's earlier determination under subsection 258(2) of the *Railway Act* of the appellant's "actual loss" was an order or decision within the meaning of section 63 of the *National Transportation Act*, that, under that provision, the Commission had jurisdiction to review and to rescind, change, alter or vary. What is being required here is that the appellant file anew a revised claim in respect of losses which have already been claimed, determined and paid. There is no provision or rule under which the Commission can require or compel a railway company against its will to file a claim under subsection 258(2) of the *Railway Act* if the company does not elect to do so. For the same reason, the company cannot be compelled to file a new or different claim. Moreover,

**Canadian Pacific Limited (Appelante)**

c.

**a La Commission canadienne des transports (Intimée)**

**b** Cour d'appel, le juge en chef Thurlow, le juge Heald et le juge suppléant Kerr—Ottawa, 25, 26 mars et 10 avril 1980.

*Chemins de fer — Appel formé contre la décision du Comité des transports par chemin de fer qui a ordonné à l'appelante de déposer de nouveau les demandes de subventions portant, pour la période allant de 1970 à 1974 inclusivement, sur un embranchement non rentable, classé embranchement à ne pas abandonner — Les subventions relatives aux années en cause ont été déjà versées par le ministre des Finances — Il échet d'examiner si la Commission est habilitée par l'art. 258(2) de la Loi sur les chemins de fer ou autrement, à ordonner à l'appelante de déposer de nouveau ses demandes de subventions — Appel accueilli — Loi nationale sur les transports, S.R.C. 1970, c. N-17, modifiée, art. 21, 24(1),(3), 45(3), 49, 63, 64(2) — Loi sur les chemins de fer, S.R.C. 1970, c. R-2, art. 252a,b), 256, 258(1a),b),(2), 261(6), 413(5) — Loi sur les chemins de fer, S.R.C. 1952, c. 234, art. 52.*

**e** Appel fondé sur le paragraphe 64(2) de la *Loi nationale sur les transports* contre la décision du Comité des transports par chemin de fer (C.T.C.F.) de la Commission canadienne des transports, qui a ordonné à l'appelante de déposer de nouveau les demandes de subventions à l'égard de pertes réelles imputables aux embranchements non rentables, et ce pour toutes les années faisant l'objet d'une demande de subvention peu importe que la subvention ait été versée ou non. Le tronçon en cause du réseau ferroviaire de l'appelante a été désigné embranchement à ne pas abandonner conformément à l'alinéa 258(1)a) de la *Loi sur les chemins de fer*. L'appelante a demandé, et s'est fait payer par le Ministre, des subventions pour les années 1970 à 1974 inclusivement, mais a retiré ses demandes pour les années 1975 à 1977 inclusivement. Il échet d'examiner si la Commission est habilitée par le paragraphe 258(2) de la *Loi sur les chemins de fer* ou par tout autre texte à ordonner à l'appelante à déposer des demandes de nouveau.

**h** *Arrêt*: l'appel est accueilli. Le C.T.C.F. n'avait nullement compétence pour obliger l'appelante à déposer ses demandes de nouveau.

**i** Le juge en chef Thurlow: La première détermination de la «perte réelle» subie par l'appelante, détermination que la Commission avait faite en vertu du paragraphe 258(2) de la *Loi sur les chemins de fer*, est bien une ordonnance ou décision au sens de l'article 63 de la *Loi nationale sur les transports* et que de par cet article, la Commission est habilitée à réviser, rescinder, changer ou modifier. Ce qu'elle demande à l'appelante en l'espèce, c'est de déposer encore une fois une demande révisée relative aux pertes à l'égard desquelles des subventions ont été déjà réclamées, calculées et payées. Aucun texte ou règle ne permet à la Commission d'obliger une compagnie de chemin de fer à faire contre son gré une demande fondée sur le paragraphe 258(2) de la *Loi sur les chemins de fer*. Pour la même

it is not a new or different claim that may be reviewed and varied or changed under section 63.

*Per Heald J.*: Under section 258(2), the Commission performs a very limited twofold function. Firstly, it is required to determine the actual loss of the railway company for the fiscal period being claimed and thereafter, to make a recommendation to the Minister of Finance with respect thereto. In the decision herein impugned, it seeks to order the appellant to re-file its claims for the period 1970 to 1974. There is no authority in section 258 or elsewhere in the *Railway Act* or the *National Transportation Act* upon which to base such an order. The power to review, rescind, change, alter, or vary orders or decisions conferred on the Commission by section 63 of the *National Transportation Act* must be confined to orders which the Commission is empowered to make.

*Per Kerr D.J.*, dissenting: It should not be inferred that the Commission's power to review conferred in section 63 of the *National Transportation Act* does not apply to its prior determinations of the losses on the Estevan subdivision in the years 1970 to 1974. The Commission's obligation under section 258 of the *Railway Act* is to determine actual loss and to make a recommendation to the Minister of Finance in that respect. If, after determining the loss, it seems to the Commission that the amount as determined by it was too small or too large, the Commission has power under section 63 to review the matter and make a new determination of the loss. Neither the *Railway Act* nor the *National Transportation Act* indicates the method or procedure to be followed by the Commission in discharging its responsibility to determine actual losses, nor the procedure to be followed by the Commission in reviewing a previous determination of that kind. The method and procedure must be largely left to the judgment, experience and expertise of the Commission. The Committee with good reason concluded that it should review its determinations of Canadian Pacific's Estevan subdivision losses for the years 1970 to 1974, and that its task of determining them correctly would be best served or at least facilitated by a re-filing of claims.

*Toronto Transportation Commission v. Canadian National Railways* [1930] S.C.R. 94, affirmed *sub nom. Canadian Pacific Railway Co. v. Toronto Transportation Commission* [1930] A.C. (P.C.) 686, referred to.

#### APPEAL.

#### COUNSEL:

*H. Christian Wendlandt* and *Terrence Moloney* for appellant.  
*Henry L. Molot* for respondent.

#### SOLICITORS:

*Law Department, Canadian Pacific Limited*,  
Montreal, for appellant.

raison, cette Compagnie ne peut pas être contrainte de déposer une nouvelle demande ou une demande différente. Qui plus est, ce qui peut être soumis au contrôle ou à la modification prévus à l'article 63, ce n'est pas une nouvelle demande ou une demande différente.

<sup>a</sup> Le juge Heald: Sous le régime de l'article 258(2), la Commission remplit une fonction double très limitée. Il lui incombe, en premier lieu, de déterminer la perte réelle subie par la compagnie ferroviaire au cours de l'exercice financier visé par la réclamation et ensuite de formuler à ce sujet une recommandation au ministre des Finances. Dans la décision entreprise, elle ordonne à l'appelante de déposer à nouveau ses demandes pour la période allant de 1970 à 1974. Il n'y a dans l'article 258 ni dans aucune autre disposition de la *Loi sur les chemins de fer* ou de la *Loi nationale sur les transports* aucune base sur laquelle fonder une telle ordonnance. Le pouvoir que la Commission tient de l'article 63 de la *Loi nationale sur les transports* pour réviser, rescinder, changer ou modifier ses ordonnances ou décisions doit sûrement se limiter aux ordonnances qu'elle est habilitée à rendre.

Le juge suppléant Kerr dissident: Il ne faut pas conclure que le pouvoir de révision que l'article 63 de la *Loi nationale sur les transports* confère à la Commission ne s'applique pas à ses déterminations antérieures de pertes subies dans l'exploitation de la subdivision Estevan pendant les années 1970 à 1974. Selon l'article 258 de la *Loi sur les chemins de fer*, la Commission a pour obligation de déterminer la perte réelle et de faire à cet égard une recommandation au ministre des Finances. Si, par la suite, il lui semble que le montant de la perte déterminée est trop faible ou trop élevé, l'article 63 l'habilite à revoir la question et à procéder à une nouvelle détermination de la perte. Ni la *Loi sur les chemins de fer* ni la *Loi nationale sur les transports* n'indique la méthode ou la procédure que la Commission doit suivre pour s'acquitter de son obligation de déterminer les pertes réelles, pas plus que la procédure qu'elle doit suivre pour réviser une détermination antérieure. Il vaut mieux laisser à la Commission le soin de déterminer le gros de ses méthodes et de sa procédure, à la lumière de son jugement, de son expérience et de son expertise. Le Comité a eu raison de conclure qu'il lui fallait réviser sa détermination des pertes subies par Canadian Pacific dans l'exploitation de la subdivision Estevan pendant les années 1970 à 1974, et qu'à cette fin, un nouveau dépôt des demandes était indiqué.

Arrêt mentionné: *Toronto Transportation Commission c. Canadian National Railways* [1930] R.C.S. 94, confirmé sous l'intitulé de cause *Canadian Pacific Railway Co. c. Toronto Transportation Commission* [1930] A.C. (C.P.) 686.

#### APPEL.

#### AVOCATS:

*H. Christian Wendlandt* et *Terrence Moloney*  
pour l'appelante.  
*Henry L. Molot* pour l'intimée.

#### PROCUREURS:

*Le service du contentieux de Canadian Pacific Limited*,  
Montréal, pour l'appelante.

*Deputy Attorney General of Canada for respondent.*

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

THURLOW C.J.: This is an appeal under subsection 64(2) of the *National Transportation Act*, R.S.C. 1970, c. N-17, as amended, from a decision of the Railway Transport Committee of the Canadian Transport Commission dated January 22, 1979. The decision relates to a large number of claims that had been made by the appellant and two other railway companies for subsidies under sections 256 and 258 of the *Railway Act*, R.S.C. 1970, c. R-2, in respect of losses incurred in the operation of uneconomic branch lines. Some of the claims had been disallowed. Others had been filed and were pending before the Commission. In general what the decision purports to do is to establish principles on which the claims will be dealt with by the Commission. For this purpose, the Committee isolated and discussed three main issues *viz.* the main line/branch line issue, the segmentation issue and the bridge traffic issue. The present appeal is concerned only with the decision as it relates to the segmentation issue and with only that part of it which deals with claims which had been made by the appellant under section 258 for subsidies in respect of losses incurred in the operation of the Bienfait-Kemnay segment of its Estevan subdivision branch line for the fiscal years 1970 to 1974 inclusive. These claims, totalling 2.5 million dollars, differed from the others in that they had been previously approved by the Commission and had been paid and further in that with respect to them the appellant had not proposed that they be re-computed on a different basis nor had it offered to re-file them. What is challenged in this appeal is the jurisdiction of the Railway Transport Committee to deal as it did with these claims.

The Committee's decision with respect to the segmentation appears from the following.

The Committee has made disallowance on all claims for lines which have been identified as segmentation cases, until this issue is resolved. Table III lists the lines which have been identified to date and the disallowances pertaining to each.

*Le sous-procureur général du Canada pour l'intimée.*

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

LE JUGE EN CHEF THURLOW: Il s'agit en l'espèce d'un appel fondé sur le paragraphe 64(2) de la *Loi nationale sur les transports*, S.R.C. 1970, c. N-17, dans sa forme modifiée, contre la décision rendue le 22 janvier 1979 par le Comité des transports par chemin de fer de la Commission canadienne des transports. Cette décision porte sur plusieurs demandes de subventions faites par l'appelante et deux autres compagnies ferroviaires conformément aux articles 256 et 258 de la *Loi sur les chemins de fer*, S.R.C. 1970, c. R-2, à la suite de pertes tenant à l'exploitation d'embranchements non rentables. Certaines de ces demandes ont été rejetées; d'autres sont en cours d'instruction par la Commission. Dans l'ensemble la décision attaquée vise à poser les principes sur lesquels la Commission se basera pour instruire ces demandes. A cette fin, le Comité a isolé et discuté trois questions majeures: la distinction entre ligne principale et embranchement, la division de lignes en tronçons, le trafic de transport intermédiaire. Le présent appel ne porte que sur la question de la «division de lignes en tronçons», notamment sur la partie de la décision qui traite des demandes de subventions fondées par l'appelante sur l'article 258 à l'égard des pertes subies dans l'exploitation du tronçon Bienfait-Kemnay de l'embranchement Estevan pendant les exercices financiers 1970 à 1974 inclusivement. Ces demandes qui s'élèvent au total à 2.5 millions de dollars, diffèrent des autres en ce que la Commission les a approuvées, que les subventions ont été versées et que l'appelante n'a pas demandé qu'elles soient recalculées sur une nouvelle base ni ne s'est proposée de déposer de nouvelles demandes. Elle ne fait que contester la compétence du Comité des transports par chemin de fer pour instruire ces demandes comme il l'a fait.

La décision du Comité relative à la division de lignes en tronçons est la suivante:

Le Comité a prononcé le rejet de toutes les demandes relatives à des lignes qui ont été identifiées comme cas de division de lignes en tronçons, dans l'attente que la question soit résolue. Le Tableau III donne une liste des lignes ainsi identifiées à ce jour et du montant des demandes rejetées pour chacune d'elles.

Approximately \$25 million in disallowances are associated with the segmentation issue. However, the financial significance of the issue is not fully reflected by this figure. Subsidy payments under Section 258 of the *Railway Act* have been made for Canadian Pacific Limited's Estevan Subdivision in respect of the years 1970 to 1974 inclusive. This line was later identified as a segmentation case and subsequent claims were disallowed in total. The final disposition of these past payments, amounting to approximately 2.5 million dollars, is also a subject of this decision.

Table III is entitled:

Disallowances up to and Including 1976  
Under Section 258 of the *Railway Act*  
Made as a Result of the Segmentation Issue  
(Millions of Dollars)

and includes the following item:

<u>RAILWAY</u>	<u>SUBDIVISION</u>	<u>AMOUNT DISALLOWED</u>
...	...	...
CP	Estevan <sup>(1)</sup>	3.32
...	...	...

and the note:

(1) All claims have been withdrawn from 1975 to present date, no future claims to be submitted.

The Railways have proposed that "the total set of Railway submissions must be filed in such a way that all railway lines, for which no submissions have been made, form an interconnected railway network." This would appear to mean that a non-claimed segment must not be effectively isolated from the rest of the rail network. "Effectively isolated" means that abandonment of the claimed line or a portion thereof would result in one of the following:

- Traffic from a non-claimed line or portion thereof would not have access to the rest of the rail system.
- Traffic from a non-claimed line or portion thereof would have to be rerouted in an unreasonably circuitous manner to reach its destination.

This principle would apply to the outstanding claims as well as providing a guideline for future claim submissions. A number of outstanding claims may be retracted because no economic loss could be attributed to the claimed lines. Other claims would be refiled retroactively if a basis still existed for payment under Section 256 or 258 of the *Railway Act*.

Subsequent to the Railways' proposal, as above, Canadian Pacific Limited withdrew their claims for the Estevan Subdivision for the years 1975, 1976, and 1977, these being claims which were disallowed due to the segmentation prob-

Un montant d'environ 25 millions de dollars de demandes rejetées est lié à la question de la division de lignes en tronçons. Cependant, ce chiffre ne reflète pas entièrement l'importance financière de la question. Des paiements de subventions au titre de l'article 258 de la *Loi sur les chemins de fer* ont été effectués pour la subdivision Estevan de Canadian Pacific Limited pour les exercices 1970 à 1974 inclusivement. Cette ligne a été identifiée ultérieurement comme constituant un cas de division en tronçons et les demandes ultérieures ont été rejetées en totalité. Les dispositions définitives relatives à ces paiements passés, dont le montant s'élève à 2,5 millions de dollars approximativement, font l'objet de la présente décision.

Le Tableau III est intitulé:

Demandes présentées en vertu de l'article 258 de la *Loi sur les chemins de fer*, et rejetées en raison du problème de la division de lignes en tronçons, jusqu'à 1976 inclusivement  
(millions de dollars)

et comprend cette inscription:

<u>CHEMIN DE FER</u>	<u>SUBDIVISION</u>	<u>MONTANT DE LA DEMANDE REJETÉE</u>
...	...	...
CP	Estevan <sup>(1)</sup>	3.32
...	...	...

ainsi que cette note:

(1) Toutes les demandes ont été retirées de 1975 à ce jour et il n'en sera plus présenté à l'avenir.

Les compagnies ferroviaires proposaient que «toute la série de demandes soumises par les compagnies de chemin de fer doit être déposée de façon que toutes les lignes ferroviaires qui n'auront pas fait l'objet de demandes constituent un réseau de lignes ferroviaires reliées entre elles.» Cela semblerait signifier qu'un tronçon ne faisant pas l'objet d'une demande ne doit pas être effectivement isolé du reste du réseau ferroviaire. «Effectivement isolé» signifie que l'abandon de la ligne faisant l'objet d'une demande ou d'un segment de cette ligne aurait l'un des effets suivants:

- Le trafic en provenance d'une ligne ou d'un tronçon de ligne ne faisant pas l'objet d'une demande n'aurait pas accès au reste du réseau ferroviaire.
- Le trafic en provenance d'une ligne ou d'un tronçon de ligne ne faisant pas l'objet d'une demande devrait être réacheminé en faisant un détour raisonnable pour atteindre sa destination.

Ce principe s'appliquerait aux demandes en suspens et constituerait une directive pour traiter les demandes qui seraient soumises à l'avenir. Un certain nombre de demandes en suspens pourraient être retirées, aucune perte économique n'ayant pu être attribuée aux lignes auxquelles elles se rapportent. D'autres réclamations pourraient être déposées rétroactivement si une base existait encore pour un paiement en vertu de l'article 256 ou de l'article 258 de la *Loi sur les chemins de fer*.

Subséquentement à la proposition des compagnies de chemins de fer reprise ci-dessus, Canadian Pacific Limited a retiré ses demandes relatives à la subdivision Estevan pour les exercices 1975, 1976 et 1977; il s'agissait de demandes qui

lem. Canadian Pacific Limited has not offered to refile the claims on the Estevan Subdivision in respect of years prior to 1975. It would therefore appear that a special case is being argued for the Estevan Subdivision and that the principle suggested for resolution of the segmentation issue should not be applied in a case where payments have been made.

Based upon the various arguments and interpretations placed before this Committee and following the detailed legal review above, it is hereby decided that, with the exception of past payments on the Estevan Subdivision, the Railways may file subsidy claims for segments of branch lines providing that any segment not claimed for subsidy would not be effectively isolated from the rest of the network, if the claimed segment of line were abandoned.

The Committee is of the opinion that where the abandonment of part of a branch line will result in the *de facto* abandonment of another part of the branch line, common sense dictates that the application for abandonment must be considered in respect of both parts. In establishing this principle we are doing no more than ensuring compliance with the *Railway Act* which prohibits the abandonment of the operation of a branch line or a part thereof without the prior approval of the Committee.

In order to finalize past claims the Railways must refile all claims on lines where segmentation problems now exist. Furthermore, where this issue arises in future branch line subsidy claims, each line will be evaluated on a case-by-case basis and all factors which are relevant to a decision on each case will be considered.

Claims on CP's Estevan Subdivision are to be refiled for all years claimed, regardless of whether payments have been made. No convincing arguments have been placed before the Committee to justify treating this line in a manner different from any other segmentation case, nor has Canadian Pacific Limited provided a compelling argument that claims for years prior to 1975 should be treated in a manner different from that for 1975 and subsequent years. Therefore, the Committee must reject Canadian Pacific Limited's proposal that they be allowed to retain all monies paid to date in respect of this Subdivision.

Section 258 of the *Railway Act* provides:

258. (1) Notwithstanding anything in sections 252 to 257, the Governor in Council may, from time to time, by order,

(a) designate branch lines that shall not be abandoned within such periods as the Governor in Council may prescribe; and

avaient été rejetées à cause du problème de la division de lignes en tronçons. Canadien Pacifique n'a pas proposé de déposer à nouveau les demandes relatives à la subdivision Estevan pour les exercices antérieurs à 1975. Il semble donc qu'un cas spécial est invoqué pour la subdivision Estevan et que le principe proposé pour résoudre la question de la division de lignes en tronçons ne devrait pas être appliqué dans un cas où des paiements ont été effectués.

Sur la base des différentes soumissions et interprétations présentées au Comité et à la suite de l'examen approfondi de l'aspect légal repris ci-dessus, il est décidé par les présentes que, exception faite des paiements effectués précédemment pour la subdivision Estevan, les compagnies ferroviaires peuvent déposer des demandes de subventions pour des tronçons d'embranchements pourvu qu'un tronçon ne faisant pas l'objet d'une demande ne soit pas isolé effectivement du reste du réseau au cas où le tronçon faisant l'objet de la demande serait abandonné.

Le Comité estime que si l'abandon d'une partie d'embranchement doit aboutir *en fait* à l'abandon d'une autre partie de cet embranchement, le bon sens dicte que la demande d'abandon soit étudiée en ce qui a trait aux deux parties. En établissant ce principe, nous ne faisons rien de plus qu'assurer l'application de la *Loi sur les chemins de fer* qui interdit l'abandon de l'exploitation d'un embranchement ou d'une partie d'embranchement sans l'approbation préalable du Comité.

Afin qu'il soit statué définitivement sur les réclamations passées, les compagnies de chemins de fer devront déposer à nouveau toutes les demandes relatives à des lignes pour lesquelles existent actuellement des problèmes de division en tronçons. De plus, lorsque cette question se posera à propos de futures demandes de subventions relatives à des embranchements, chaque ligne fera l'objet d'une évaluation individuelle et tous les facteurs qui entrent en jeu pour statuer sur chaque cas seront examinés.

Les demandes relatives à la subdivision Estevan de CP devront être déposées à nouveau pour tous les exercices qui ont fait l'objet d'une demande, indépendamment du fait que des paiements aient été effectués ou non. Aucun argument convaincant qui justifierait que l'on traite cette ligne différemment de tout autre cas de division en tronçons n'a été présenté au Comité, et Canadien Pacifique Limitée n'a pas présenté d'argument décisif qui justifierait que les réclamations afférentes à des exercices antérieurs à 1975 soient autrement traitées que celles qui se rapportent à 1975 et à des exercices ultérieurs. Le Comité doit donc rejeter la proposition de Canadien Pacifique Limitée visant à ce qu'on lui permette de conserver toutes les sommes qui lui ont été payées à ce jour pour cette subdivision.

L'article 258 de la *Loi sur les chemins de fer* porte:

258. (1) Nonobstant toute disposition des articles 252 à 257, le gouverneur en conseil peut, de temps à autre, par décret,

a) désigner les embranchements qui ne doivent pas être abandonnés durant les périodes que le gouverneur en conseil peut prescrire; et

(b) designate areas within which branch lines shall not be abandoned within such periods as the Governor in Council may prescribe;

and branch lines so designated or within areas so designated shall not be approved for abandonment within the prescribed periods nor shall an application for the abandonment of any such line be made to the Commission within the prescribed period.

(2) Where a branch line or any segment thereof is being operated after the 22nd day of March 1967 at an actual loss and the company operating that line or segment thereof is unable to make an application for abandonment under section 253 by virtue of an order under subsection (1), the company may claim for such loss and the Minister of Finance, on the recommendation of the Commission and in accordance with such regulations as the Governor in Council may make in that regard, may, out of the Consolidated Revenue Fund, cause to be paid to the company an amount not exceeding the actual loss of the company, as determined by the Commission, attributable to the operation of that line or segment in the financial year of the company, or part thereof, for which the actual loss is claimed.

It is common ground that the Estevan subdivision of the appellant's railway was the subject of an order under subsection 258(1) and that no regulations have been made by the Governor in Council under subsection 258(2).

Under that subsection, the Commission has jurisdiction to determine "the actual loss of the company". In the absence of rules of procedure for the presentation of claims it would, in my opinion, be open to a railway company, under this subsection, to apply to the Commission to make such a determination and to request an appropriate recommendation to the Minister of Finance, whether or not the claim had been previously made directly to the Minister. In the present instance the record does not disclose what procedure was followed but does indicate that the claims in question for the years 1970-1974 inclusive, in respect of the Estevan subdivision, had been paid. It is to be assumed, therefore, that at some stage "the actual loss of the company", for which the claims were asserted, had been determined by the Commission.

I have some doubt that what is contained in the Committee's decision with respect to the Estevan subdivision is a decision or an order within the meaning of subsection 64(2) of the *National Transportation Act* from which an appeal may be taken, since it is not a formal order of the Commission and does not purport to determine "the actual loss of the company" in respect of which the

b) désigner des régions dans lesquelles il ne doit pas être abandonné d'embranchements durant les périodes que le gouverneur en conseil peut prescrire;

et les embranchements ainsi désignés ou situés dans des régions ainsi désignées ne doivent être l'objet d'aucune approbation d'abandon durant les périodes prescrites, et il ne doit être adressé à la Commission aucune demande d'abandon d'une telle ligne durant la période prescrite.

(2) Lorsqu'un embranchement ou un tronçon de celui-ci est exploité à perte réelle après le 22 mars 1967 et que la compagnie qui exploite cette ligne ou ce tronçon ne peut faire une demande d'abandon en vertu de l'article 253 par suite d'un décret pris en vertu du paragraphe (1), la compagnie peut faire une demande de dédommagement de cette perte et le ministre des Finances, sur la recommandation de la Commission et en conformité des règlements que le gouverneur en conseil peut établir à ce sujet, peut faire verser à la compagnie, sur le Fonds du revenu consolidé, un montant n'excédant pas celui de la perte réelle de la compagnie, déterminé par la Commission, qui est attribuable à l'exploitation de cette ligne ou de ce tronçon pour l'année financière ou la partie d'année financière de la compagnie pour laquelle le dédommagement de la perte réelle est réclamé.

Il est constant que la subdivision Estevan du réseau ferroviaire de l'appelante a fait l'objet d'un décret pris en application du paragraphe 258(1) et que le gouverneur en conseil n'a promulgué aucun règlement en application du paragraphe 258(2).

Ce dernier paragraphe habilite la Commission à déterminer «la perte réelle de la compagnie». En l'absence de règles de procédure régissant la présentation des demandes, je pense qu'une compagnie ferroviaire peut se prévaloir de ce paragraphe pour demander à la Commission de procéder à cette détermination et de soumettre la recommandation appropriée au ministre des Finances, lors même que la même demande aurait été adressée directement au Ministre. En l'espèce, le dossier n'indique pas quelle procédure a été suivie, mais il en ressort que les subventions relatives à l'exploitation de la subdivision Estevan pendant les années 1970 à 1974 inclusivement ont été versées. Il faut donc présumer qu'à un moment donné, la Commission a déterminé «la perte réelle de la compagnie» qui faisait l'objet des demandes de subventions.

Je doute que la décision du Comité relative à la subdivision Estevan soit une décision ou ordonnance au sens du paragraphe 64(2) de la *Loi nationale sur les transports* et, de ce fait, susceptible d'appel, puisqu'elle n'est pas une ordonnance formelle de la Commission et ne vise pas à déterminer «la perte réelle de la compagnie», sur laquelle étaient fondées les demandes de subven-

claims were made. It does, however, appear to have been intended to finally determine a method to be followed in re-computing the appellant's claims under subsection 258(2) in respect of the Estevan subdivision for all years, including years prior to 1975, and to require the appellant to re-file its claims for subsidies which, for the years prior to 1975, had already been approved and paid. In so far as this determination applied to claims for the years 1975 to 1977 inclusive, there is no problem. The railway companies had proposed a basis of computation and that the claims should be re-filed. Moreover, the appellant had subsequently withdrawn its claims. But in so far as the decision applied to years prior to 1975, the appellant had made no such proposal and it is now faced with a directive of the Committee which, whether or not it has been incorporated in a formal order, the appellant cannot ignore. No objection was taken in the memorandum of fact and law filed on behalf of the Attorney General of Canada that the decision was not a decision or order from which an appeal under subsection 64(2) would lie and I did not understand counsel to so argue on the hearing of the appeal. I propose, therefore, to deal with the matter on the basis that an appeal does lie from that part of the decision which requires the appellant to re-file its claims for the years prior to 1975.

In the view I take, the Commission's earlier determination under subsection 258(2) of the *Railway Act* of the appellant's "actual loss" from the operation of the Bienfait-Kemnay segment of the Estevan subdivision for the years in question was an order or decision within the meaning of section 63 of the *National Transportation Act*.<sup>1</sup> I prefer to think of it as a decision rather than an order but the difference is not significant. What is significant is that it was an order or decision that, under that provision, the Commission had jurisdiction to review and to rescind, change, alter or vary. Moreover, as the determination was one that the Commission had jurisdiction to make on the

<sup>1</sup> 63. The Commission may review, rescind, change, alter or vary any order or decision made by it, or may re-hear any application before deciding it.

tions. Il appert cependant qu'elle vise à arrêter la méthode à suivre pour procéder à un nouveau calcul des subventions demandées par l'appelante en application du paragraphe 258(2) et à l'égard de la subdivision Estevan pour toutes les années en cause dont les années antérieures à 1975, et à obliger l'appelante à déposer de nouvelles demandes pour les subventions, lesquelles avaient été déjà approuvées et payées à l'égard des années antérieures à 1975. Dans la mesure où cette détermination s'applique aux demandes portant sur les années 1975 à 1977 inclusivement, il ne se pose aucun problème. Les compagnies ferroviaires ont proposé à leur égard une base de calcul et un nouveau dépôt des demandes. Par ailleurs, l'appelante a subséquemment retiré ses demandes. Mais, pour ce qui est des années antérieures à 1975, l'appelante n'a pas fait cette proposition et elle se trouve maintenant en proie à une directive du Comité qu'elle ne peut ignorer, que cette directive soit consacrée ou non par une ordonnance formelle. Le mémoire déposé au nom du procureur général du Canada ne fait pas valoir que cette décision n'est pas une décision ou ordonnance susceptible d'appel en vertu du paragraphe 64(2) et je ne crois pas que l'avocat de l'intimée ait soutenu ce point à l'audition de l'appel. Je me propose donc d'entendre cet appel en considérant que la partie de la décision requérant l'appelante de déposer de nouvelles demandes pour les années antérieures à 1975, est susceptible d'appel.

A mon avis, la première détermination de la «perte réelle» subie par l'appelante dans l'exploitation du tronçon Bienfait-Kemnay de sa subdivision Estevan pendant les années en question, détermination que la Commission a faite en vertu du paragraphe 258(2) de la *Loi sur les chemins de fer*, est bien une ordonnance ou décision au sens de l'article 63 de la *Loi nationale sur les transports*.<sup>1</sup> Je préfère y voir une décision plutôt qu'une ordonnance, mais la différence n'est pas importante. Ce qui importe, c'est qu'il s'agit d'une ordonnance ou décision que de par cet article, la Commission est habilitée à réviser, rescinder, changer ou modifier. En outre, si elle est habilitée à déterminer la perte

<sup>1</sup> 63. La Commission peut réviser, rescinder, changer ou modifier ses ordonnances ou décisions, ou peut entendre à nouveau une demande qui lui est faite, avant de rendre sa décision.

application of the appellant, the initiation of a review of its correctness was a matter that the Commission had jurisdiction, under section 48 of the *National Transportation Act*,<sup>2</sup> to inquire into, hear and determine of its own motion. In the exercise of that jurisdiction, the Commission, in my opinion, has ample authority, under subsection 45(3) of the *National Transportation Act*,<sup>3</sup> to require the appellant to provide evidence of facts relevant to the matter to be determined. I see no reason to doubt that the Commission can also require the appellant to provide particulars which it considers necessary for the purpose of reviewing and determining whether any change or variation of the earlier determination ought to be made.

But that is not what, as I interpret it, is being required of the appellant. What, in my view, is being required is that the appellant file anew, *nunc pro tunc*, a revised claim in respect of losses which have already been claimed, determined and paid. The appellant is thus being forced to assert a claim which it does not choose to assert; one that, if asserted, would be in respect of an obligation that, from its point of view, has already been discharged and which, if it is to serve any purpose, will have to be computed on a different basis and be different from the claim or claims previously asserted.

There is, in my opinion, no provision or rule under which the Commission can require or compel a railway company against its will to file a claim under subsection 258(2) if the company does not elect to do so. The right to claim is its own, to be exercised or not as the company decides. For the same reason, in my opinion, the company cannot be compelled to file a new or different claim. Nothing in section 48 or section 63 author-

<sup>2</sup> 48. The Commission may, of its own motion, or shall, upon the request of the Minister, inquire into, hear and determine any matter or thing that, under this Part or the *Railway Act*, it may inquire into, hear and determine upon application or complaint, and with respect thereto, has the same powers as, upon any application or complaint, are vested in it by this Act.

<sup>3</sup> 45. . . .

(3) The Commission, as respects the attendance and examination of witnesses, the production and inspection of documents, the enforcement of its orders, the entry on and inspection of property, and other matters necessary or proper for the due exercise of its jurisdiction, has all such powers, rights and privileges as are vested in a superior court.

réelle à la demande de l'appelante, elle est aussi habilitée par l'article 48 de la *Loi nationale sur les transports*<sup>2</sup> à prendre l'initiative de contrôler le bien-fondé de cette demande, et à l'instruire, à l'entendre et à la juger de son propre chef. Dans l'exercice de cette compétence, je pense qu'elle est parfaitement habilitée par le paragraphe 45(3) de la *Loi nationale sur les transports*<sup>3</sup> à obliger l'appelante à faire la preuve des faits qui se rapportent à la question à trancher. Je ne vois aucune raison de douter que la Commission puisse aussi enjoindre à l'appelante de fournir les détails qu'elle estime nécessaires pour décider s'il y a lieu de modifier la première détermination.

Il ne me semble pourtant pas que ce soit là ce qu'elle exige de l'appelante. Ce qu'elle lui demande, c'est de déposer encore une fois, *nunc pro tunc*, une demande révisée relative aux pertes à l'égard desquelles des subventions ont été déjà réclamées, calculées et payées. Ce faisant, elle oblige l'appelante à faire valoir une demande que celle-ci ne choisit pas de faire valoir et qui, si elle était reconnue, porterait sur une obligation qui, à ses yeux, a déjà été remplie et qui, pour valoir quoi que ce soit, devra être calculée sur une nouvelle base, différente de la ou des demandes antérieures.

Je ne vois ni texte ni règle qui permette à la Commission d'obliger une compagnie de chemin de fer à faire contre son gré une demande fondée sur le paragraphe 258(2). Le droit de réclamer des subventions lui appartient en propre; elle est libre de l'exercer ou non. Pour la même raison, j'estime que la Compagnie ne peut pas être contrainte de déposer une nouvelle demande ou une demande différente. Ni l'article 48 ni l'article 63 n'autorise

<sup>2</sup> 48. La Commission peut, de son propre mouvement, ou doit, à la demande du Ministre, instruire, entendre et juger toute affaire ou question qu'elle peut, en vertu de la présente Partie ou de la *Loi sur les chemins de fer*, instruire, entendre et juger sur une demande ou sur une plainte, et, à cet égard, elle a les mêmes pouvoirs que la présente loi lui confère pour statuer sur une demande ou sur une plainte.

<sup>3</sup> 45. . . .

(3) Relativement à la présence et à l'examen des témoins, à la production et à l'étude des documents, à la mise à exécution de ses ordonnances, à la descente sur les lieux et à l'inspection des biens, aussi bien qu'en toutes autres matières nécessaires ou propres à l'exercice régulier de sa juridiction, la Commission possède tous les pouvoirs, droits et privilèges d'une cour supérieure.



izes such an order. Moreover it is not a new or different claim that may be reviewed and varied or changed under section 63. What may be dealt with under that section is a previous order or decision of the Commission.

When a claim has been filed, the Commission may, no doubt, exercise its statutory powers with respect to that claim and in the process may call for whatever information it requires to carry out its functions. Further, when the information has been obtained, the Commission can proceed to deal with the claim in the manner that is appropriate and under section 63 the Commission may subsequently review and vary or change its decision. But that is a different thing from requiring a claimant to assert at either stage a new and different claim to take the place of the claim it has filed (and upon which the claimant may prefer to stand or fall in the event of an appeal from the Commission's decision) when the claimant has not consented or proposed, as was the case with respect to the other segmentation claims, to compute on a different basis and to re-file its claims.

The foregoing is, in my view, sufficient to dispose of the appeal. On the face of it, the other question raised by the appellant, *viz.*, "Did the Canadian Transport Commission err as a matter of law or jurisdiction in that by the above-mentioned decision it decided that the appellant must repay the monies lawfully paid to it in the circumstances set forth . . ." does not arise from the rejection by the Commission of the appellant's proposal or from anything else contained in the decision. There has been neither an order to repay nor a variation or change, under section 63, of the earlier determination.

I would certify to the Commission that, in the opinion of the Court, the Railway Transport Committee had no jurisdiction to require the appellant to re-file claims under subsection 258(2) of the *Railway Act* for subsidies in respect of its losses from its operation of the Bienfait-Kemnay segment of the Estevan subdivision of its railway for the years 1970-1974 inclusive and the appellant cannot be required, by the Commission, to do so.

une ordonnance en ce sens. Qui plus est, ce qui peut être soumis au contrôle ou à la modification prévus à l'article 63, ce n'est pas une nouvelle demande ou une demande différente, mais une ordonnance ou décision antérieure de la Commission.

Quand une demande est déposée, la Commission peut sans aucun doute exercer à son sujet les pouvoirs qu'elle tient de la loi et ce faisant, exiger toutes les informations dont elle a besoin pour remplir ses fonctions. Une fois ces informations reçues, elle peut instruire la demande de la manière qu'elle juge appropriée et l'article 63 l'autorise ensuite à réviser, changer ou modifier sa décision. Mais ce serait une toute autre affaire que d'exiger d'un requérant qu'il fasse valoir, à l'un ou l'autre de ces deux stades, une nouvelle demande ou une demande différente en remplacement de celle qu'il a déposée (et à laquelle il peut préférer s'en tenir en cas d'appel de la décision de la Commission) lorsqu'il n'a ni accepté ni proposé, comme c'était le cas pour les autres demandes relatives à la division en tronçons, d'adopter une nouvelle base de calcul ni de déposer à nouveau ses demandes.

A mon avis, l'appel peut être tranché par les motifs précédents. Quant à l'autre question soulevée par l'appelante, savoir [TRADUCTION] «si la Commission canadienne des transports a commis une erreur sur une question de droit ou de compétence lorsqu'elle a jugé dans la décision susmentionnée que l'appelante doit rembourser les sommes qu'elle a légalement reçues dans les circonstances rapportées . . .», elle ne découle pas du rejet de la proposition de l'appelante par la Commission ou d'une conclusion quelconque de la décision. Il n'y a eu ni ordonnance de remboursement ni modification de la première détermination en application de l'article 63.

J'informerai la Commission que de l'avis de la Cour, le Comité des transports par chemin de fer n'avait pas compétence pour obliger l'appelante à déposer de nouvelles demandes de subventions au titre du paragraphe 258(2) de la *Loi sur les chemins de fer* pour les pertes subies dans l'exploitation du tronçon Bienfait-Kemnay de sa subdivision Estevan pendant les années 1970 à 1974 inclusive et que l'appelante ne peut y être contrainte par la Commission.

Having regard to Rule 1312, there should be no order for costs.

\* \* \*

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

HEALD J.: This is an appeal pursuant to section 64(2) of the *National Transportation Act*, with leave of this Court, on questions of law or jurisdiction, from a decision of the Railway Transport Committee (R.T.C.) of the Canadian Transport Commission dated January 22, 1979.

The relevant facts surrounding the proceedings before the R.T.C. may be summarized as follows. The Estevan, Saskatchewan subdivision of the appellant's railway system was designated by the Governor in Council as a branch line that shall not be abandoned, pursuant to the provisions of section 258(1)(a) of the *Railway Act*, R.S.C. 1970, c. R-2.<sup>4</sup>

Pursuant to the provisions of section 258(2) of the *Railway Act*, the appellant claimed, for the

<sup>4</sup> Said section 258 reads as follows:

258. (1) Notwithstanding anything in sections 252 to 257, the Governor in Council may, from time to time, by order,

(a) designate branch lines that shall not be abandoned within such periods as the Governor in Council may prescribe; and

(b) designate areas within which branch lines shall not be abandoned within such periods as the Governor in Council may prescribe;

and branch lines so designated or within areas so designated shall not be approved for abandonment within the prescribed periods nor shall an application for the abandonment of any such line be made to the Commission within the prescribed period.

(2) Where a branch line or any segment thereof is being operated after the 22nd day of March 1967 at an actual loss and the company operating that line or segment thereof is unable to make an application for abandonment under section 253 by virtue of an order under subsection (1), the company may claim for such loss and the Minister of Finance, on the recommendation of the Commission and in accordance with such regulations as the Governor in Council may make in that regard, may, out of the Consolidated Revenue Fund, cause to be paid to the company an amount not exceeding the actual loss of the company, as determined by the Commission, attributable to the operation of that line or segment in the financial year of the company, or part thereof, for which the actual loss is claimed.

Vu la Règle 1312, la Cour ne se prononce pas sur les dépens.

\* \* \*

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

LE JUGE HEALD: Il s'agit en l'espèce de l'appel sur des questions de droit ou de compétence, formé conformément à l'article 64(2) de la *Loi nationale sur les transports* et avec l'autorisation de la Cour, contre la décision en date du 22 janvier 1979 du Comité des transports par chemin de fer (C.T.C.F.).

Voici un résumé des faits de la cause, tels que le C.T.C.F. en a été saisi. La subdivision Estevan (Saskatchewan) du réseau ferroviaire de l'appelante fut désignée par le gouverneur en conseil comme embranchement qui ne doit pas être abandonné, conformément à l'article 258(1)a) de la *Loi sur les chemins de fer*, S.R.C. 1970, c. R-2.<sup>4</sup>

L'appelante s'est fondée sur l'article 258(2) de cette Loi pour réclamer pour les années de 1970 à

<sup>4</sup> L'article 258 se lit comme suit:

258. (1) Nonobstant toute disposition des articles 252 à 257, le gouverneur en conseil peut, de temps à autre, par décret,

a) désigner les embranchements qui ne doivent pas être abandonnés durant les périodes que le gouverneur en conseil peut prescrire; et

b) désigner des régions dans lesquelles il ne doit pas être abandonné d'embranchements durant les périodes que le gouverneur en conseil peut prescrire;

et les embranchements ainsi désignés ou situés dans des régions ainsi désignées ne doivent être l'objet d'aucune approbation d'abandon durant les périodes prescrites, et il ne doit être adressé à la Commission aucune demande d'abandon d'une telle ligne durant la période prescrite.

(2) Lorsqu'un embranchement ou un tronçon de celui-ci est exploité à perte réelle après le 22 mars 1967 et que la compagnie qui exploite cette ligne ou ce tronçon ne peut faire une demande d'abandon en vertu de l'article 253 par suite d'un décret pris en vertu du paragraphe (1), la compagnie peut faire une demande de dédommagement de cette perte et le ministre des Finances, sur la recommandation de la Commission et en conformité des règlements que le gouverneur en conseil peut établir à ce sujet, peut faire verser à la compagnie, sur le Fonds du revenu consolidé, un montant n'excédant pas celui de la perte réelle de la compagnie, déterminé par la Commission, qui est attribuable à l'exploitation de cette ligne ou de ce tronçon pour l'année financière ou la partie d'année financière de la compagnie pour laquelle le dédommagement de la perte réelle est réclamé.

years 1970 to 1974 inclusive, its actual losses attributable to the Bienfait, Saskatchewan to Kemnay, Manitoba portion of the Estevan subdivision rail line which, in its view, was a segment of a branch line within the meaning of said section 258(2). Pursuant to the provisions of section 258(2), the Minister of Finance paid to the appellant approximately 2.5 million dollars in respect of the Bienfait-Kemnay portion of the Estevan subdivision rail line for the years 1970 to 1974 inclusive.

By a letter dated May 30, 1978 to the R.T.C. the appellant withdrew its claims for actual losses for said portion of the Estevan subdivision rail line for the years 1975 to 1977 inclusive.

The question of the propriety of the method being used by the appellant (along with the Canadian National Railways and Northern Alberta Railways) to claim subsidies for branch lines "frozen" by Order in Council pursuant to section 258 of the *Railway Act*, was raised by the respondent Commission at least as early as the summer of 1975. In October of 1975, the appellant requested the Commission to "re-examine this issue".

So far as the record before the Court discloses,<sup>5</sup> the next event relevant to this appeal, to occur, was the request by the appellant to the R.T.C., in the early summer of 1977, that it expedite the claim of the appellant under section 258 for the segment of the Estevan subdivision between Bienfait and Kemnay. The R.T.C. replied to this request by a letter to the appellant dated July 22, 1977. The pertinent portion of that letter reads as follows:

In analysing your final claim in respect of this line, it was noted, for the first time, that profitable traffic just beyond Bienfait on the Estevan Subdivision was excluded from the calculations since you had segmented the line so that the point of origin was not included in the segment claimed for. In addition, your working papers were incomplete as they did not reflect the actual routing of this traffic and we had therefore assumed that it was routed to the main line via the Portal Subdivision, whereas the indications now are that this traffic is in actual fact shipped via the Estevan Subdivision.

<sup>5</sup> It became apparent at the hearing of the appeal that the record before us was incomplete in so far as correspondence and records of meetings and discussions between the parties is concerned.

1974 inclusivement, l'indemnisation des pertes réelles imputables à l'exploitation du trajet Bienfait (Saskatchewan)-Kemnay (Manitoba) de sa subdivision Estevan, lequel trajet est, à son avis, un tronçon d'embranchement ferroviaire au sens de cet article 258(2). Par application de l'article 258(2), le ministre des Finances a payé à l'appelante quelque 2.5 millions de dollars au titre du trajet Bienfait-Kemnay de la subdivision Estevan, pour les années 1970 à 1974 inclusivement.

Par lettre en date du 30 mai 1978 au C.T.C.F., l'appelante a retiré ses demandes relatives aux pertes réelles qu'elle a subies dans l'exploitation de cette partie de la subdivision Estevan pendant les années 1975 à 1977 inclusivement.

Dès l'été de 1975, la Commission intimée a remis en question la méthode utilisée par l'appelante (ainsi que par la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada et par Northern Alberta Railways) pour demander des subventions pour les embranchements «bloqués» par décret conformément à l'article 258 de la *Loi sur les chemins de fer*. En octobre 1975, l'appelante a demandé à la Commission de «reconsidérer ce point litigieux».

Si l'on en juge par le dossier produit devant la Cour<sup>5</sup>, le deuxième événement par ordre d'importance fut la demande que l'appelante a adressée au C.T.C.F. au début de l'été de 1977, pour lui demander d'accélérer l'instruction de celle qu'elle avait présentée en vertu de l'article 258 pour le tronçon Bienfait-Kemnay de sa subdivision Estevan. Le C.T.C.F. y a répondu par une lettre en date du 22 juillet 1977, dont voici le passage qui nous intéresse:

[TRADUCTION] En analysant votre demande finale à l'égard de cette ligne, nous notons pour la première fois que la partie rentable de la subdivision Estevan, au-delà de Bienfait, a été exclue des calculs parce que vous avez tronçonné la ligne de telle sorte que le point d'origine n'était pas inclus dans le tronçon visé par la demande. En outre, vos documents de travail sont incomplets car ils n'indiquent pas l'acheminement réel de ce trafic; nous en avons présumé qu'il était acheminé par la ligne principale via la subdivision Portal, alors que d'après les dernières indications, il passe en fait par la subdivision Estevan.

<sup>5</sup> A l'audition de l'appel, il appert que le dossier ne contenait ni toute la correspondance ni tous les procès-verbaux des réunions et des discussions entre les parties.

A number of similar cases of branch line segmentation have been identified and payment of claims is pending a policy decision by the RTC regarding the methodology to be applied in these cases. You will be notified of the Committee's decision when such is rendered.

By letter dated September 7, 1977, the R.T.C. sent to the appellant a rather lengthy document entitled "Subsidy Determination—Legal Issues" which had been prepared in the offices of the R.T.C. In that letter the R.T.C. proposed certain procedures for dealing with the questions in issue, including the hearing of representations by the appellant and the other railway companies involved in these issues. The appellant replied on October 13, 1977 and sent to the R.T.C. its "position paper" on the R.T.C. document referred to *supra*.

Thereafter a number of meetings between officials of the appellant and the R.T.C. were held between October 14, 1977 and January 20, 1978 to discuss the matters in issue, one of which was the "segmentation" issue. On January 26, 1978, the appellant sent a telex to the R.T.C. summarizing its position with respect to the proposed handling of branch line compensation claims. That portion of the telex relating to the Estevan subdivision reads as follows:

C.P. Rail will not file for this subdivision from 1978 onward until the status of this line has been determined pursuant to discussions to be held with the R.T.C. Claims from 1970 to 1977 will stand.

Under date of March 7, 1978, the R.T.C. replied to the appellant's telex referred to *supra*. In that letter, the R.T.C. observed that, in its view, there were inconsistencies in the approach of the railways in three areas. One of the three areas referred to was the appellant's approach in respect of the Estevan subdivision. In that regard, the R.T.C. stated:

Based on previous discussions with CP regarding the Estevan subdivision, the Committee was of the opinion that this item was resolved. The Committee now wishes to ascertain why this particular line should receive treatment different from that you propose for the other "segmented" lines.

The letter then closed with the following paragraphs:

We have received from our staff an exposition and analysis of your latest positions which indicate that we are very close to agreement, the exceptions being the three aforementioned areas. The Committee feels, therefore, that it would be helpful if the Railways would review these lines in preparation for a

Certains cas analogues de division d'embranchements en tronçons ont été identifiés et le paiement des subventions demandées est suspendu jusqu'à ce que le CTCF prenne une décision sur la méthode à appliquer dans ces cas. Vous en serez informé en temps voulu.

Par lettre en date du 7 septembre 1977, le C.T.C.F. a envoyé à l'appelante un long document compilé par ses services et intitulé «Détermination des subventions—points de droit». Il y propose aussi certaines modalités d'instruction des questions en litige, notamment l'audition des observations formulées par l'appelante et par les autres compagnies ferroviaires intéressées. Le 13 octobre 1977, l'appelante y a répondu par un «exposé de principe» sur ce document du C.T.C.F.

Par la suite, les dirigeants de l'appelante et du C.T.C.F. ont tenu entre le 14 octobre 1977 et le 20 janvier 1978 plusieurs réunions, afin de discuter les points litigieux, dont la «division de lignes en tronçons». Le 26 janvier 1978, l'appelante a envoyé au C.T.C.F. un télex résumant sa position sur la méthode envisagée d'instruction des demandes de subventions pour les embranchements. Voici le passage relatif à la subdivision Estevan:

[TRADUCTION] C.P. Rail ne déposera pas de demande pour cette subdivision à compter de 1978, avant que le statut de cette ligne ne soit déterminé avec le C.T.C.F. Les demandes relatives aux années de 1970 à 1977 sont maintenues.

Le 7 mars 1978, le C.T.C.F. a répondu à ce télex par une lettre où il faisait remarquer qu'à son avis, l'attitude de l'appelante était contradictoire sur trois points, dont la subdivision Estevan, comme suit:

[TRADUCTION] Vu les discussions qu'il a eues avec CP au sujet de la subdivision Estevan, le Comité estime que cette question a été résolue. Veuillez faire savoir pourquoi cette ligne particulière doit recevoir un traitement différent de celui que vous proposez pour les autres lignes «divisées en tronçons».

La lettre se termine par les paragraphes suivants:

[TRADUCTION] Selon l'analyse faite par notre personnel de vos dernières positions, nous sommes tout près de parvenir à un accord, à l'exception des trois points susmentionnés. Le Comité vous recommande de revoir votre position sur ces lignes en vue d'une réunion où nos positions respectives pourront être clari-

meeting at which a final clarification of positions might be achieved.

I shall be contacting you in the next few days to ascertain your views and to arrange for the meeting, if such is necessary at the earliest possible date.

The next development, so far as the record before us discloses, is the letter from the appellant to the R.T.C. dated May 30, 1978 and referred to *supra* in which the appellant withdrew its claims for actual losses for the Estevan subdivision for the years 1975 to 1977 inclusive. That letter reads as follows:

I understand that there has been some discussion recently between our Mr. Frank Wallace and Mr. A. Johanson of the R.T.C. staff about the position of C.P. Rail in respect to its past claims for compensation relating to the Estevan Subdivision.

In order that the matter may be clarified once and for all the Company hereby withdraws the claims it has made under Section 258 of the Railway Act relating to the Estevan Subdivision for the years 1975, 1976 and 1977, which claims were, as I understand it, in the following amounts:

1975	\$1,196,956
1976	\$1,400,413
1977	\$1,304,628

With the removal of this seeming obstacle the way should now be cleared for settlement of the outstanding subsidy and related issues that were the subject of our meetings with the R.T.C. last fall, at least insofar as they relate to C.P. Rail, and I would be obliged if you would so confirm.

The R.T.C. replied to the appellant's letter of May 30, 1978, by a letter dated June 9, 1978. That letter reads as follows:

This acknowledges the receipt of your letter dated May 30, 1978, in which you withdraw Canadian Pacific's subsidy claims under Section 258 of the Railway Act relating to the Estevan Subdivision for the years 1975, 1976 and 1977.

Since no mention is made regarding claims for the Estevan Subdivision in respect of the years 1974 and prior, we assume you intend that these claims remain unaltered and payments be finalized without regard to the "segmented" traffic. This course of action is contrary to the method proposed by the railways for all other "segmented" lines, wherein you have agreed to re-file all claims so that "segmented" portions of lines are included in your claims.

The Committee is in the final stages of deciding the main line/branch line, bridge traffic and segmentation issues and will be informing you of its decisions in the near future.

Thereafter, the record before us discloses nothing in the way of further meetings, discussions, or

fiées une fois pour toutes.

Je me mettrai en rapport avec vous dans les prochains jours pour connaître votre point de vue et pour fixer, si nécessaire, la date d'une réunion dans les meilleurs délais.

Venait ensuite, toujours selon le dossier, la lettre précitée que l'appelante a adressée le 30 mai 1978 au C.T.C.F. pour retirer ses demandes de subventions pour les pertes réelles subies dans l'exploitation de la subdivision Estevan pendant les années 1975 à 1977 inclusivement. La voici:

[TRADUCTION] M. Frank Wallace, de notre compagnie, a eu récemment une discussion avec M. A. Johanson, du C.T.C.F., sur la position de C.P. Rail au sujet de ses demandes antérieures d'indemnité pour sa subdivision Estevan.

Afin que la question soit clarifiée une fois pour toutes, notre Compagnie par la présente retire les demandes qu'elle a faites en application de l'article 258 de la Loi sur les chemins de fer à l'égard de sa subdivision Estevan et pour les années 1975, 1976 et 1977, lesquelles demandes portent sur les montants suivants:

1975	\$1,196,956
1976	\$1,400,413
1977	\$1,304,628

Cet obstacle surmonté, plus rien ne doit s'opposer au règlement des subventions et des points litigieux connexes, qui ont fait l'objet des discussions que nous avons eues avec le C.T.C.F. l'automne dernier, au moins en ce qui concerne C.P. Rail. Je vous serais obligé de me donner confirmation par retour du courrier.

Le 9 juin 1978, le C.T.C.F. a répondu à l'appelante par cette lettre:

[TRADUCTION] J'accuse réception de votre lettre du 30 mai 1978, par laquelle vous avez retiré les demandes de subventions que Canadian Pacific avait présentées en vertu de l'article 258 de la Loi sur les chemins de fer pour sa subdivision Estevan, à l'égard des années 1975, 1976 et 1977.

Puisque vous ne faisiez pas état des demandes relatives à la subdivision Estevan pour l'année 1974 et les années antérieures, nous présumons que vous les maintenez telles quelles et que vous escomptez les paiements sans tenir compte du trafic «divisé en tronçons», ce qui est contraire à la méthode proposée par les compagnies pour toutes les autres lignes «divisées en tronçons», et conformément à laquelle vous avez accepté de déposer à nouveau toutes les demandes, afin que les tronçons y soient inclus.

Les décisions du Comité sont imminentes à l'égard des trois questions ligne principale/embranchement, transport intermédiaire et division de lignes en tronçons. Vous en serez informé sous peu.

Le dossier que nous avons devant nous ne fournit aucun autre renseignement sur les réunions, dis-

correspondence relevant to the issues in this appeal.

The next relevant occurrence in the record before us is the "Decision" of the R.T.C. dated January 22, 1979 (A.B. pp. 67 to 99 inclusive). That "decision" purports to deal with three matters, namely:

- (a) the distinction between a main line and a branch line;
- (b) the issue of segmentation; and
- (c) the issue of bridge traffic.

The purpose of this "decision" as stated by the R.T.C. was as follows (A.B. p. 68):

The issuance of this decision, which resolves these issues, will result in the disposition of previously questionable subsidy claims and will provide the Railways with guidelines for use in the preparation of future subsidy claims.

The only portion of the "decision" which is the subject of appeal in these proceedings is that portion dealing with the segmentation issue (A.B. pp. 84 to 91 inclusive). After observing that the R.T.C. had disallowed all outstanding unpaid claims where the segmentation issue was pertinent, the Committee said:

Approximately \$25 million in disallowances are associated with the segmentation issue. However, the financial significance of the issue is not fully reflected by this figure. Subsidy payments under Section 258 of the Railway Act have been made for Canadian Pacific Limited's Estevan Subdivision in respect of the years 1970 to 1974 inclusive. This line was later identified as a segmentation case and subsequent claims were disallowed in total. The final disposition of these past payments, amounting to approximately [*sic*] 2.5 million dollars, is also a subject of this decision.

Then, after a detailed discussion of the issue, in which the appellant's submissions were rejected, the Committee purported to make the following order:

Claims on CP's Estevan Subdivision are to be refiled for all years claimed, regardless of whether payments have been made. No convincing arguments have been placed before the Committee to justify treating this line in a manner different from any other segmentation case, nor has Canadian Pacific Limited provided a compelling argument that claims for years prior to 1975 should be treated in a manner different from that for 1975 and subsequent years. Therefore, the Committee must reject Canadian Pacific Limited's proposal that they be allowed to retain all monies paid to date in respect of this Subdivision.

cussions ou correspondance ultérieures sur les points litigieux en l'espèce.

Vient ensuite la «décision» du C.T.C.F. en date du 22 janvier 1979 (Dossier d'appel, pp. 67 à 99 incl.) qui porte sur les trois questions suivantes:

- a) la distinction entre ligne principale et embranchement;
- b) la division de lignes en tronçons; et
- c) le trafic de transport intermédiaire.

Voici, selon le C.T.C.F., l'objet de cette «décision» (Dossier d'appel, p. 68):

La publication de la présente décision, qui résout ces questions, permettra de statuer sur les demandes de subventions précédemment contestées et fournira aux compagnies ferroviaires des directives à suivre lorsqu'elles établiront leurs demandes à l'avenir.

Cet appel ne porte que sur une partie de la «décision», celle qui traite de la division de lignes en tronçons (Dossier d'appel, pp. 84 à 91 incl.). Après avoir souligné qu'il a rejeté toutes les demandes pendantes à l'égard de la division de lignes en tronçons, le Comité a déclaré:

Un montant d'environ 25 millions de dollars de demandes rejetées est lié à la question de la division de lignes en tronçons. Cependant, ce chiffre ne reflète pas entièrement l'importance financière de la question. Des paiements de subventions au titre de l'article 258 de la Loi sur les chemins de fer ont été effectués pour la subdivision Estevan de Canadien Pacifique Limitée pour les exercices 1970 à 1974 inclusivement. Cette ligne a été identifiée ultérieurement comme constituant un cas de division en tronçons et les demandes ultérieures ont été rejetées en totalité. Les dispositions définitives relatives à ces paiements passés, dont le montant s'élève à 2,5 millions de dollars approximativement, font l'objet de la présente décision.

Puis, après avoir longuement analysé le point litigieux et rejeté les prétentions de l'appelante, il a rendu l'ordonnance suivante:

Les demandes relatives à la subdivision Estevan de CP devront être déposées à nouveau pour tous les exercices qui ont fait l'objet d'une demande, indépendamment du fait que des paiements aient été effectués ou non. Aucun argument convaincant qui justifierait que l'on traite cette ligne différemment de tout autre cas de division en tronçons n'a été présenté au Comité, et Canadien Pacifique Limitée n'a pas présenté d'argument décisif qui justifierait que les réclamations afférentes à des exercices antérieurs à 1975 soient autrement traitées que celles qui se rapportent à 1975 et à des exercices ultérieurs. Le

It is this "order" or "decision" which is attacked in this appeal.

It is the submission of the appellant that the Commission does not have the power or jurisdiction under section 258(2) of the *Railway Act* or otherwise to order the appellant to re-file its claims for subsidy for the years 1970 to 1974 inclusive.

A consideration of the relevant provisions of both the *Railway Act* and the *National Transportation Act* impels me to the view that this submission has merit.

For a proper consideration of this issue, it is instructive, in my view, to compare the provisions of section 258 of the *Railway Act* (*supra*) with section 256 of that Act. Section 256 reads as follows:

**256. (1)** In this section

"claim period" means, in relation to any uneconomic line of railway, the period

(a) beginning ninety days after the date the application to abandon the line has been filed with the Commission in accordance with the rules and regulations of the Commission, and

(b) ending on

(i) the date fixed by the Commission, or as varied pursuant to section 64 of the *National Transportation Act*, for the abandonment of the branch line, or the last operated segment thereof, as the case may be, or

(ii) the date upon which an order fixing a date or dates for the abandonment of the line is rescinded by the Commission under section 254,

whichever date first occurs;

"fiscal period" means the period commencing on the 1st day of April in any year and ending on the 31st day of March in the following year;

"uneconomic line of railway" means a branch line that has been determined to be uneconomic by the Commission under section 254.

(2) When an uneconomic line of railway, or any segment thereof, is being operated within a claim period, the company operating it may file a claim with the Commission for the amount of any actual loss of the company attributable to the line in any financial year of the company within the claim period, or, where only part of a financial year is within the claim period, in that part thereof within the claim period.

Comité doit donc rejeter la proposition de Canadien Pacifique Limitée visant à ce qu'on lui permette de conserver toutes les sommes qui lui ont été payées à ce jour pour cette subdivision.

C'est cette «ordonnance» ou «décision» qui est en cause.

L'appelante soutient que la Commission n'est pas habilitée par l'article 258(2) de la *Loi sur les chemins de fer* ou par quoi que ce soit à ordonner à l'appelante de déposer à nouveau ses demandes de subventions pour les années 1970 à 1974 inclusivement.

Vu les dispositions applicables de la *Loi sur les chemins de fer* et de la *Loi nationale sur les transports*, je dois conclure que cette conclusion est fondée.

Pour instruire correctement ce point litigieux, il y a lieu de comparer les articles 256 et 258 de la *Loi sur les chemins de fer*. Voici l'article 256:

**256. (1)** Au présent article

«exercice financier» désigne une période commençant le 1<sup>er</sup> avril d'une année et se terminant le 31 mars de l'année suivante;

«ligne de chemin de fer non rentable» désigne un embranchement que la Commission a jugé non rentable en vertu de l'article 254;

«période de réclamation» désigne, par rapport à une ligne de chemin de fer non rentable, la période

a) qui commence quatre-vingt-dix jours après la date à laquelle la demande d'abandon de la ligne a été produite à la Commission en conformité des règles et règlements de celle-ci, et

b) qui se termine

(i) à la date fixée par la Commission, ou modifiée en conformité de l'article 64 de la *Loi nationale sur les transports*, pour l'abandon de l'embranchement ou de son dernier tronçon exploité, selon le cas, ou

(ii) à la date à laquelle une ordonnance fixant une ou plusieurs dates pour l'abandon de la ligne est annulée par la Commission en vertu de l'article 254,

en prenant de ces deux dates celle qui est antérieure à l'autre.

(2) Lorsqu'une ligne de chemin de fer non rentable, ou tout tronçon de celle-ci, sont exploités au cours d'une période de réclamation, la compagnie exploitante peut déposer à la Commission une demande de dédommagement du montant de toute perte réelle de la compagnie attribuable à la ligne pour toute année financière de la compagnie comprise dans la période de réclamation, ou, lorsqu'il n'y a qu'une partie d'une année financière comprise dans la période de réclamation, pour la partie de cette année comprise dans la période de réclamation.

(3) A claim under this section shall be filed with the Commission not later than three months after the commencement of the fiscal period next following the financial year of the company in which the actual loss was incurred.

(4) The Commission shall examine the claim and shall certify the amount of the actual loss, if any, that in its opinion was attributable to the line and the Minister of Finance, on the recommendation of the Commission, may, in respect of the loss, cause to be paid to the company out of the Consolidated Revenue Fund an amount not exceeding the amount of the loss as certified by the Commission.

(5) Where any payment has been made under subsection (4), notice of the amount of the payment and of the total amount of all such payments in respect of the actual losses of the company attributable to the line in earlier years, if any, shall, in accordance with any regulation of the Commission in that behalf,

(a) be posted by the company in all stations on the branch line in respect of which the payment was made; and

(b) be published by the company in at least one newspaper circulating in the area served by that branch line.

(6) The Commission may authorize and direct an adjustment to be made in any payment to a railway company in one fiscal period for or on account of an underpayment or overpayment made under this section to that company in an earlier fiscal period.

(7) In the determination of any actual loss for the purposes of section 253 or this section,

(a) the Commission may, subject to paragraph (b), include therein or exclude therefrom such items and factors relating to costs and revenues as to the Commission seem proper; and

(b) the Commission shall, in determining for the purposes of this subsection the items and factors that may be taken into account by it relating to revenues, have regard to any payments received by the company under section 272.

(8) Nothing in paragraph (7)(b) shall be construed as restricting or otherwise limiting the Commission in determining, for any of the purposes of this Act, the items and factors that may be taken into account by it relating to revenues.

Section 256 deals with the procedure to be followed by railways making claims for actual losses incurred in the operation of branch lines or segments thereof which have not been "frozen" by Order in Council under section 258(1).

Section 258(2) sets out the procedure to be followed when claiming for actual losses incurred in the operation of branch lines or segments there-

(3) Une demande de dédommagement en vertu du présent article doit être déposée à la Commission au plus tard trois mois après le début de l'exercice financier qui suit l'année financière de la compagnie au cours de laquelle la perte réelle a été subie.

(4) La Commission doit examiner la demande de dédommagement et doit, le cas échéant, certifier le montant de la perte réelle qui, à son avis, était attribuable à la ligne et le ministre des Finances, sur la recommandation de la Commission, peut, relativement à la perte, faire verser à la compagnie sur le Fonds du revenu consolidé un montant n'excédant pas le montant de la perte certifié par la Commission.

(5) Lorsqu'un paiement a été effectué en vertu du paragraphe (4), avis du montant du paiement et, le cas échéant, du montant total de tous semblables paiements afférents aux pertes réelles de la compagnie attribuables à la ligne au cours d'années antérieures doit, en conformité de tout règlement de la Commission à ce sujet,

a) être affiché par la compagnie dans toutes les gares de l'embranchement relativement auquel a été effectué le paiement; et

b) être publié par la compagnie dans au moins un journal distribué dans la région desservie par l'embranchement.

(6) La Commission peut autoriser ou ordonner qu'un paiement à une compagnie de chemin de fer pour un certain exercice financier soit rectifié en raison ou au titre d'un paiement insuffisant ou d'un paiement excédentaire effectué en vertu du présent article à cette compagnie pour un exercice financier antérieur.

(7) Dans le calcul de toute perte réelle aux fins de l'article 253 ou du présent article,

a) la Commission peut, sous réserve de l'alinéa b) inclure ou exclure les articles et facteurs relatifs aux frais et aux revenus qu'elle estime normal d'inclure ou d'exclure; et

b) la Commission doit, lorsqu'elle détermine aux fins du présent paragraphe les articles et facteurs dont elle peut tenir compte en ce qui concerne les revenus, considérer tous paiements reçus par la compagnie en vertu de l'article 272.

(8) Rien à l'alinéa (7)b) ne doit s'interpréter comme restreignant ou autrement limitant la Commission dans la détermination qu'elle fait, à toute fin de la présente loi, des articles et des facteurs dont elle peut tenir compte en ce qui concerne les revenus.

L'article 256 prévoit la procédure à suivre par les compagnies ferroviaires qui présentent des réclamations pour les pertes réelles subies dans l'exploitation d'embranchements ou de tronçons non encore «bloqués» par décret en application de l'article 258(1).

L'article 258(2) prévoit la procédure à suivre lorsqu'elles présentent des réclamations pour des pertes réelles subies dans l'exploitation d'embran-



of which have been "frozen" by Order in Council under section 258(1).

A comparison of the two sections reveals significant differences. A section 256 claim must be filed with the Commission within a specified time period. In section 258(2) there is no requirement that the claim be filed with the Commission. I infer, rather, from the language used, that the claim is to be made to the Minister of Finance who acts on the recommendation of the Commission after it has determined the company's actual loss. Section 256 requires the Commission to "examine the claim". No such precise language is to be found in section 258. Section 256(6) gives the Commission power to direct an adjustment to be made for or on account of an underpayment or overpayment made under the section to a railway company in an earlier fiscal period. No corresponding power is given to the Commission under section 258. However, the Minister of Finance on the recommendation of the Commission, has a similar power of adjustment in respect of payments made under section 258 pursuant to the provisions of section 413(5) of the *Railway Act*.<sup>6</sup>

Accordingly, it is clear to me, that under section 258(2), the Commission performs a very limited, albeit very important twofold function. Firstly, it is required to determine the actual loss of the railway company for the fiscal period being claimed and thereafter, to make a recommendation to the Minister of Finance with respect thereto. In the case at bar, the Commission performed its section 258(2) functions, by determining appellant's actual loss at approximately 2.5 million dollars for the period 1970 to 1974 inclusive. It then recommended payment accordingly and the Minister of Finance made payment accordingly. In my view, at that juncture, the Commission's powers and duties under section 258(2) were exhausted and at an end so far as this particular claim was concerned. In the decision herein impugned, it seeks to order the appellant to re-file its claims for the period 1970 to

<sup>6</sup> 413. . . .

(5) The Minister of Finance on the recommendation of the Commission may make an adjustment in any payment to a railway company under this section or sections 256, 258, 261 and 272 in or for one year for or on account of an underpayment or overpayment made under this section in an earlier year.

chements ou de tronçons «bloqués» par décret conformément à l'article 258(1).

La comparaison entre les deux articles fait ressortir des différences importantes. Une demande fondée sur l'article 256 doit être déposée auprès de la Commission dans un délai déterminé. L'article 258(2) ne prévoit pas le dépôt de demande auprès de la Commission. Je déduis plutôt de son libellé que cette demande doit être adressée au ministre des Finances, qui décide sur la recommandation de la Commission, après qu'elle aura déterminé la perte réelle de la compagnie. L'article 256 fait obligation à la Commission «d'examiner la réclamation». L'article 258 ne comporte pas des termes aussi précis. L'article 256(6) habilite la Commission à ordonner une rectification en cas de paiement insuffisant ou excédentaire fait en application du même article à une compagnie ferroviaire à l'égard d'un exercice financier antérieur. L'article 258 ne lui donne pas le même pouvoir. Cependant, l'article 413(5) de la *Loi sur les chemins de fer*<sup>6</sup> confère au ministre des Finances le même pouvoir de rectification à l'égard des paiements effectués en application de l'article 258.

Il appert en conséquence que sous le régime de l'article 258(2), la Commission remplit une fonction double très limitée, quoique fort importante. Il lui incombe, en premier lieu, de déterminer la perte réelle subie par la compagnie ferroviaire au cours de l'exercice financier visé par la réclamation et ensuite de formuler à ce sujet une recommandation au ministre des Finances. En l'espèce, la Commission a rempli les fonctions prévues par l'article 258(2), en fixant la perte réelle de l'appelante à 2.5 millions de dollars environ pour la période 1970 à 1974 inclusivement. Elle a ensuite recommandé au Ministre de payer cette somme, ce qu'il a fait. A mon avis, la Commission a, à ce stade, exercé les pouvoirs et rempli les obligations prévus par l'article 258(2) pour ce qui est de la réclamation susmentionnée. Dans la décision entreprise, elle ordonne à l'appelante de déposer à

<sup>6</sup> 413. . . .

(5) Le ministre des Finances, sur recommandation de la Commission, peut rectifier tout paiement fait à une compagnie de chemin de fer en vertu du présent article ou des articles 256, 258, 261 et 272, pendant ou pour une année en raison ou au titre d'un paiement insuffisant ou d'un paiement excédentaire effectué en vertu du présent article au cours d'une année antérieure.

1974. I can find no authority in section 258 or elsewhere in the *Railway Act* or the *National Transportation Act* upon which to base such an order. Section 258(2) allows the appellant to file a claim. It did so and the claim was dealt with and finalized. There is nothing in the language of the section which gives the Commission authority to require the filing of a new claim.

The respondent submits that section 63 of the *National Transportation Act*<sup>7</sup> would give to the Commission the power to do what it seeks to do in this order. I do not agree with this submission. The power to review, rescind, change, alter, or vary orders or decisions conferred on the Commission by section 63 must surely be confined to orders which the Commission is empowered to make. If the Commission has no power to order a re-filing, then the section 63 power to review such an order is of no assistance to it. It is important to realize that what the Commission was really doing here was not making a new determination or a re-determination of the appellant's actual loss but, rather, ordering the appellant to re-file its claim for loss. It may well be that if the Commission had made a re-determination of appellant's actual loss, it would have been acting within the powers given to it under section 63. On this question, I find it unnecessary to express a concluded opinion since, in my view, the Commission here was not rescinding or altering a previous order competently made by it but was making an order which it did not have jurisdiction to make and, accordingly, section 63 has no application to the situation.

The other portion of the R.T.C.'s order which is impugned in this appeal is the sentence quoted *supra* and reading as follows:

Therefore, the Committee must reject Canadian Pacific's proposal that they be allowed to retain all monies paid to date in respect of this Subdivision.

As I read this sentence, I do not perceive it to be an "... order, decision, rule or regulation" which can be the subject of an appeal to this Court under

<sup>7</sup> Said section 63 reads as follows:

63. The Commission may review, rescind, change, alter or vary any order or decision made by it, or may re-hear any application before deciding it.

nouveau ses demandes pour la période allant de 1970 à 1974. Je ne vois dans l'article 258 ni dans aucune autre disposition de la *Loi sur les chemins de fer* ou de la *Loi nationale sur les transports* aucune base sur laquelle fonder une telle ordonnance. L'article 258(2) autorise l'appelante à déposer une demande; elle l'a déposée et la demande a été réglée; mais il n'autorise nullement la Commission à exiger le dépôt d'une nouvelle demande.

L'intimée prétend que l'article 63 de la *Loi nationale sur les transports*<sup>7</sup> l'habilite à faire ce qu'elle entend justement faire par cette ordonnance. Je ne saurais accueillir un tel argument. Le pouvoir que la Commission tient de l'article 63 pour réviser, rescinder, changer ou modifier ses ordonnances ou décisions doit sûrement se limiter aux ordonnances qu'elle est habilitée à rendre. Si elle n'est pas habilitée à rendre une ordonnance portant nouveau dépôt, elle ne saurait se prévaloir du pouvoir prévu par l'article 63 pour réviser une telle ordonnance. Il importe de bien comprendre qu'en l'espèce la Commission ne procède pas à une nouvelle détermination de la perte réelle de l'appelante, mais lui ordonne plutôt de déposer à nouveau sa demande d'indemnisation de perte. Il se peut fort bien que si la Commission avait fait une nouvelle détermination de la perte réelle de l'appelante, elle ait agi dans le cadre des pouvoirs qu'elle tient de l'article 63. J'estime inutile de trancher cette question puisque, à mon avis, la Commission n'a en l'espèce ni rescindé ni modifié une ordonnance antérieure qu'elle n'était pas habilitée à rendre. L'article 63 ne s'applique donc pas.

L'autre partie de l'ordonnance du C.T.C.F. visée par le présent appel est la phrase suivante, que j'ai déjà citée:

Le Comité doit donc rejeter la proposition de Canadien Pacifique Limitée visant à ce qu'on lui permette de conserver toutes les sommes qui lui ont été payées à ce jour pour cette subdivision.

Je ne vois pas dans cette phrase une ordonnance, arrêt ou règlement susceptible d'appel devant la Cour par application de l'article 64(2) de la *Loi*

<sup>7</sup> Cet article 63 porte:

63. La Commission peut réviser, rescinder, changer ou modifier ses ordonnances ou décisions, ou peut entendre à nouveau une demande qui lui est faite, avant de rendre sa décision.

section 64(2) of the *National Transportation Act*. It seems rather to be a rejection of a proposal and an expression of opinion rather than a binding order or decision. It is therefore my view that with respect to this sentence, the Court is without jurisdiction to certify an opinion to the Commission under section 64(2).

Accordingly, and for the foregoing reasons, I would certify to the Commission that, in the opinion of the Court, the R.T.C. had no jurisdiction to require the appellant to re-file claims under section 258(2) of the *Railway Act* for subsidies in respect of its losses from its operation of the Bienfait-Kemnay segment of the Estevan subdivision of its railway for the years 1970 to 1974 inclusive, and the appellant cannot be required by the Commission to do so.

\* \* \*

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

KERR D.J. (*dissenting*): This is an appeal from a certain portion of a 28 page decision (so entitled), dated January 22, 1979, of the Railway Transport Committee of the Canadian Transport Commission, which refers to and indicates that the Committee is reviewing claims made by Canadian Pacific for loss sustained by it in the years 1970 to 1974, inclusive, in respect of a segment of its Estevan subdivision, which claims had, prior to the decision, been paid by the Minister of Finance to Canadian Pacific on the recommendation of the Commission pursuant to section 258(2) of the *Railway Act*.

It is undisputed that:

(a) Canadian Pacific's Estevan subdivision was designated pursuant to section 258(1) of the *Railway Act* as a line that shall not be abandoned,

(b) Canadian Pacific filed, under section 258(2), for each year 1970 to 1974, inclusive, subsidy claims for actual losses attributable to the operation of the Bienfait-Kemnay segment of the Estevan subdivision with the Commission, and

*nationale sur les transports*. Elle constitue plutôt le rejet d'une proposition et la formulation d'une opinion qu'une ordonnance ou une décision exécutoire. J'estime donc qu'en ce qui concerne cette phrase, la Cour est incompétente pour transmettre à la Commission une opinion certifiée conformément à l'article 64(2).

Par ces motifs, je notifierais à la Commission que, de l'avis de la Cour, le C.T.C.F. n'était pas compétent pour obliger l'appelante à déposer à nouveau des demandes fondées sur l'article 258(2) de la *Loi sur les chemins de fer* et tendant à l'indemnisation des pertes qu'elle a subies dans l'exploitation du tronçon Bienfait-Kemnay de la subdivision ferroviaire Estevan, au cours des années 1970 à 1974 inclusivement. L'appelante n'est pas tenue de se conformer à l'ordonnance de la Commission à cet égard.

\* \* \*

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

LE JUGE SUPPLÉANT KERR (*dissident*): Il s'agit en l'espèce d'un appel formé contre un passage d'une soi-disant décision de 28 pages, rendue le 22 janvier 1979 par le Comité des transports par chemin de fer de la Commission canadienne des transports, d'où il ressort que ce Comité est en train d'instruire des demandes de subventions présentées par Canadian Pacific Limited pour les pertes qu'elle a subies de 1970 à 1974 inclusivement dans l'exploitation d'un tronçon de sa subdivision Estevan. Antérieurement à cette décision, le ministre des Finances avait, sur recommandation de la Commission et conformément à l'article 258(2) de la *Loi sur les chemins de fer*, payé les subventions réclamées.

Il est constant:

a) que la subdivision Estevan de Canadian Pacific Limited est désignée, par application de l'article 258(1) de la *Loi sur les chemins de fer*, comme ligne qui ne doit pas être abandonnée;

b) que Canadian Pacific Limited a déposé auprès de la Commission et conformément à l'article 258(2), des demandes de subventions pour les pertes réelles subies chaque année de 1970 à 1974 inclusivement dans l'exploitation du tronçon Bienfait-Kemnay de la subdivision Estevan, et

(c) upon recommendation of the Commission and pursuant to section 258(2), the Minister of Finance caused to be paid to Canadian Pacific approximately 2.5 million dollars in respect of the said claims.

It does not appear that the Commission or the Committee made any order additional or supplementary to the decision. Canadian Pacific treats the portion of the decision appealed from as being an order, and its notice of appeal states the following question of law or of jurisdiction:

Did the Canadian Transport Commission err as a matter of law or jurisdiction in that by the above-mentioned Decision it—

1. Ordered the Appellant to refile claims made by it for actual loss sustained in the years 1970 to 1974, inclusive, in respect of a segment of its branch line of railway, viz, the Bienfait-Kemnay portion of the Estevan Subdivision, situated in the Province of Saskatchewan, which claims had, previously to the Decision, been allowed and lawfully paid by the Minister of Finance to the Appellant on the recommendation of the Respondent Commission pursuant to the provisions of Section 258(2) of the Railway Act, R.S.C. 1970, c.R-2?

and

2. Decided that the Appellant must repay the moneys lawfully paid to it in the circumstanced [*sic*] set forth in paragraph (1) above?

The Railway Transport Committee is a committee established pursuant to section 24 of the *National Transportation Act*, R.S.C. 1970, c. N-17. Subsections (1) and (3) are as follows:

24. (1) For the purposes of performing its duties under this Act the Commission shall establish the following committees consisting of not less than three commissioners, exclusive of the President who shall be *ex officio* a member of every such committee:

- (a) railway transport committee;
- (b) air transport committee;
- (c) water transport committee;
- (d) motor vehicle transport committee;
- (e) commodity pipeline transport committee; and
- (f) such other committees as the Commission deems expedient.

(3) Notwithstanding anything in the *Railway Act* or the *National Energy Board Act* governing matters before the Commission, a committee of the Commission may, in accordance with the rules and regulations of the Commission, exercise all the powers and duties of the Commission and the orders, rules or directions made or issued by a committee of the Commission have effect, subject to subsection (4), as though they were made or issued by the Commission.

c) que, sur recommandation de la Commission et conformément à l'article 258(2), le ministre des Finances a versé à Canadian Pacific Limited 2.5 millions de dollars environ à la suite de ces demandes.

Il ne semble pas que la Commission ou le Comité ait subséquemment rendu une ordonnance faisant suite à cette décision. Aux yeux de Canadian Pacific Limited, le passage de la décision dont appel constitue une ordonnance, et son avis d'appel pose la question de droit ou de compétence suivante:

[TRADUCTION] La Commission canadienne des transports a-t-elle commis une erreur de droit ou de compétence lorsque par la décision susmentionnée, elle a:

1. ordonné à l'appelante de déposer à nouveau ses demandes de subventions pour les pertes réelles subies de 1970 à 1974 inclusivement dans l'exploitation d'un tronçon de son embranchement ferroviaire, savoir le tronçon Bienfait-Kemnay, qui fait partie de la subdivision Estevan et est situé dans la province de la Saskatchewan, demandes que le ministre des Finances avait accueillies antérieurement à la décision et à la suite desquelles il a légalement effectué des paiements à l'appelante sur recommandation de la Commission intimée et conformément à l'article 258(2) de la Loi sur les chemins de fer, S.R.C. 1970, c. R-2,

et

2. décidé que l'appelante doit rembourser les sommes qu'elle a reçues légalement dans les circonstances visées au paragraphe (1) ci-dessus?

Le Comité des transports par chemin de fer a été constitué par l'article 24 de la *Loi nationale sur les transports*, S.R.C. 1970, c. N-17, dont voici les paragraphes (1) et (3):

24. (1) Aux fins d'exercer ses fonctions en vertu de la présente loi, la Commission doit constituer les comités suivants formés chacun du président de la Commission, membre de droit de chaque comité, et d'au moins trois commissaires:

- a) comité des transports par chemin de fer;
- b) comité des transports aériens;
- c) comité des transports par eau;
- d) comité des transports par véhicule à moteur;
- e) comité des transports par pipe-line de denrées; et
- f) tels autres comités que la Commission estime utiles.

(3) Nonobstant toute disposition de la *Loi sur les chemins de fer* ou de la *Loi sur l'Office national de l'énergie* régissant des questions examinées par la Commission, un comité de la Commission peut, en conformité des règles et règlements de la Commission, exercer tous les pouvoirs et les fonctions de la Commission et les ordonnances, règles ou directives établies ou émises par un comité de la Commission ont le même effet, sous réserve des dispositions du paragraphe (4), que si elles avaient été établies ou émises par la Commission.

Sections 256 to 263, inclusive, of the *Railway Act* deal with uneconomic railway branch lines and uneconomic passenger train services, their abandonment and discontinuance, and determination and payment of claims for the amounts of actual losses of the railway companies attributable to the lines and services.

The segment of Canadian Pacific's Estevan subdivision to which this appeal relates comes under section 258. That section and section 252 are as follows:

**252.** In this section and sections 253 to 258, "actual loss", in relation to any branch line means the excess of

(a) the costs incurred by the company in any financial year thereof in the operation of the line and in the movement of traffic originating or terminating on the line,

over

(b) the revenues of the company for that year from the operation of the line and from the movement of traffic originating or terminating on the line;

"branch line" means a line of railway in Canada of a railway company that is subject to the jurisdiction of Parliament that, relative to a main line within the company's railway system in Canada of which it forms a part, is a subsidiary, secondary, local or feeder line of railway, and includes a part of any such subsidiary, secondary, local or feeder line of railway.

**258.** (1) Notwithstanding anything in sections 252 to 257, the Governor in Council may, from time to time, by order,

(a) designate branch lines that shall not be abandoned within such periods as the Governor in Council may prescribe; and

(b) designate areas within which branch lines shall not be abandoned within such periods as the Governor in Council may prescribe;

and branch lines so designated or within areas so designated shall not be approved for abandonment within the prescribed periods nor shall an application for the abandonment of any such line be made to the Commission within the prescribed period.

(2) Where a branch line or any segment thereof is being operated after the 22nd day of March 1967 at an actual loss and the company operating that line or segment thereof is unable to make an application for abandonment under section 253 by virtue of an order under subsection (1), the company may claim for such loss and the Minister of Finance, on the recommendation of the Commission and in accordance with such regulations as the Governor in Council may make in that regard, may, out of the Consolidated Revenue Fund, cause to be paid to the company an amount not exceeding the actual loss of the company, as determined by the Commission, attributable to the operation of that line or segment in the financial year of

Les articles 256 à 263 inclusivement de la *Loi sur les chemins de fer* traitent d'embranchements ferroviaires non rentables, de service non rentable de trains de voyageurs, de leur abandon, du calcul et du paiement des demandes de subventions pour les pertes réelles subies par les compagnies ferroviaires dans l'exploitation de lignes et de services.

Le tronçon de la subdivision Estevan de Canadian Pacific faisant l'objet de cet appel tombe dans le champ d'application de l'article 258. Cet article et l'article 252 sont reproduits ci-dessous:

**252.** Dans le présent article et dans les articles 253 à 258, «embranchement» désigne une ligne de chemin de fer située au Canada, qui relève d'une compagnie assujettie à la juridiction du Parlement et qui, par rapport à une ligne principale du système ferroviaire de la compagnie situé au Canada et dont elle fait partie, constitue une ligne auxiliaire, secondaire, locale ou de dérivation du chemin de fer, et comprend toute partie de cette ligne auxiliaire, secondaire, locale ou de dérivation du chemin de fer;

«perte réelle» désigne, relativement à tout embranchement, l'excédent

a) des frais encourus par la compagnie au cours de toute année financière de celle-ci pour l'exploitation de la ligne et pour le mouvement du trafic partant de la ligne ou y aboutissant, sur

b) les revenus de la compagnie pour cette année qui proviennent de l'exploitation de la ligne et du mouvement du trafic partant de la ligne ou y aboutissant.

**258.** (1) Nonobstant toute disposition des articles 252 à 257, le gouverneur en conseil peut, de temps à autre, par décret,

a) désigner les embranchements qui ne doivent pas être abandonnés durant les périodes que le gouverneur en conseil peut prescrire; et

b) désigner des régions dans lesquelles il ne doit pas être abandonné d'embranchements durant les périodes que le gouverneur en conseil peut prescrire;

et les embranchements ainsi désignés ou situés dans des régions ainsi désignées ne doivent être l'objet d'aucune approbation d'abandon durant les périodes prescrites, et il ne doit être adressé à la Commission aucune demande d'abandon d'une telle ligne durant la période prescrite.

(2) Lorsqu'un embranchement ou un tronçon de celui-ci est exploité à perte réelle après le 22 mars 1967 et que la compagnie qui exploite cette ligne ou ce tronçon ne peut faire une demande d'abandon en vertu de l'article 253 par suite d'un décret pris en vertu du paragraphe (1), la compagnie peut faire une demande de dédommagement de cette perte et le ministre des Finances, sur la recommandation de la Commission et en conformité des règlements que le gouverneur en conseil peut établir à ce sujet, peut faire verser à la compagnie, sur le Fonds du revenu consolidé, un montant n'excédant pas celui de la perte réelle de la compagnie, déterminé par la Commission, qui est attribuable à l'exploitation de cette ligne ou de ce tronçon

the company, or part thereof, for which the actual loss is claimed.

For convenience, I shall next indicate certain provisions of the *National Transportation Act* that appear to be relevant for consideration in dealing with this appeal.

21. It is the duty of the Commission to perform the functions vested in the Commission by this Act, the *Railway Act*, the *Aeronautics Act* and the *Transport Act* with the object of coordinating and harmonizing the operations of all carriers engaged in transport by railways, water, aircraft, extraprovincial motor vehicle transport and commodity pipelines; and the Commission shall give to this Act, the *Railway Act*, the *Aeronautics Act* and the *Transport Act* such fair interpretation as will best attain that object.

48. The Commission may, of its own motion, or shall, upon the request of the Minister, inquire into, hear and determine any matter or thing that, under this Part or the *Railway Act*, it may inquire into, hear and determine upon application or complaint, and with respect thereto has the same powers as, upon any application or complaint, are vested in it by this Act.

49. Any power or authority vested in the Commission may, though not so expressed, be exercised from time to time, or at any time, as the occasion may require.

63. The Commission may review, rescind, change, alter or vary any order or decision made by it, or may re-hear any application before deciding it.

Section 64(2) provides for an appeal from the Commission to the Federal Court of Appeal, with leave, upon a question of law or a question of jurisdiction, from an order, decision, rule or regulation sought to be appealed from.

As appears from the decision and the material in the Appeal Book, the Committee had encountered three major problems in dealing with claims by the railway companies under sections 256 and 258 of the *Railway Act*. The decision commences with an "Introduction", the first two paragraphs of which are as follows:

#### INTRODUCTION

Under the provisions of Sections 256 and 258 of the *Railway Act*, the Railways are entitled to submit subsidy claims, prepared in accordance with the Cost Order R-6313, for losses incurred in the operation of uneconomic branch lines. Of the claims which the Railways have submitted over the years pursuant to these sections of the Act, some 97% of the total dollars claimed are in respect of lines in the three Prairie Provinces. In reviewing these claims and determining the

pour l'année financière ou la partie d'année financière de la compagnie pour laquelle le dédommagement de la perte réelle est réclamé.

Pour plus de commodité, je reproduis ci-dessous certaines dispositions de la *Loi nationale sur les transports*, qu'il convient d'examiner pour statuer sur cet appel.

21. Il incombe à la Commission d'exercer les fonctions qui lui sont dévolues par la présente loi, par la *Loi sur les chemins de fer*, la *Loi sur l'aéronautique* et la *Loi sur les transports* en vue de coordonner et d'harmoniser les opérations de tous les transporteurs qui font des transports par chemin de fer, par eau, par aéronef, des transports s'étendant sur plus d'une province par véhicule à moteur et par pipe-line pour denrées; et la Commission doit donner à la présente loi, à la *Loi sur les chemins de fer*, à la *Loi sur l'aéronautique* et à la *Loi sur les transports* l'interprétation équitable la plus apte à réaliser cette fin.

48. La Commission peut, de son propre mouvement, ou doit, à la demande du Ministre, instruire, entendre et juger toute affaire ou question qu'elle peut, en vertu de la présente Partie ou de la *Loi sur les chemins de fer*, instruire, entendre et juger sur une demande ou sur une plainte, et, à cet égard, elle a les mêmes pouvoirs que la présente loi lui confère pour statuer sur une demande ou sur une plainte.

49. Tout pouvoir ou toute autorité conféré à la Commission peut, bien que cela ne soit pas dit expressément, être exercé au besoin, suivant que les circonstances l'exigent.

63. La Commission peut reviser, rescinder, changer ou modifier ses ordonnances ou décisions, ou peut entendre à nouveau une demande qui lui est faite, avant de rendre sa décision.

L'article 64(2) prévoit que les ordonnances, arrêts et règlements de la Commission sont susceptibles d'appel par autorisation devant la Cour d'appel fédérale, sur une question de droit ou de compétence.

Il ressort de la décision et des documents versés au Dossier d'appel que le Comité s'est heurté à trois difficultés majeures dans l'instruction des demandes de subventions que les compagnies ont présentées en application des articles 256 et 258 de la *Loi sur les chemins de fer*. La décision commence par une «introduction», dont voici les deux premiers paragraphes:

#### INTRODUCTION

En vertu des dispositions des articles 256 et 258 de la *Loi sur les chemins de fer*, les compagnies ferroviaires sont en droit de déposer des demandes de subventions établies conformément à l'ordonnance sur les frais n° R-6313 pour des pertes subies dans l'exploitation d'embranchements non rentables. Dans les demandes que les compagnies ferroviaires ont déposées au fil des ans aux termes de ces articles de la Loi, 97% approximativement du montant total en dollars qui a été réclamé se

amounts of subsidy payable, the Committee has encountered three major problems with the Railways' approach requiring further consideration and final resolution. Firstly, claims have been submitted for rail lines whose characteristics are such that they may not qualify as branch lines pursuant to Section 252 of the *Railway Act*. A second group of claims has been submitted for segments of railway lines such that certain traffic, which would appear to be totally dependent upon these lines, has been excluded from the claims. Finally, some claims have been submitted for lines which perform a bridge function for a considerable portion of the traffic carried, yet all of the costs and revenues of this traffic have not been included in the calculation of the actual loss for these lines. The latter two approaches may not be in accordance with the intent of the *Railway Act* and/or the Cost Order.

The foregoing issues requiring resolution have been referred to as:

- The Main Line/Branch Line issue
- The Segmentation Issue
- The Bridge Traffic Issue

The issuance of this decision, which resolves these issues, will result in the disposition of previously questionable subsidy claims and will provide the Railways with guidelines for use in the preparation of future subsidy claims.

The record shows that there was correspondence between the Committee and railway companies, and meetings, conferences and discussions. Numerous branch lines and segments thereof were involved, with consequent problems as to the kinds of traffic and the kinds of expenses and revenues, and the amounts thereof, to be considered and included or excluded, in deciding "actual loss". Quite a few millions of dollars were claimed. It is not surprising that the Committee felt that it should review the problems with the benefit of experience.

What the Committee calls the "Segmentation Issue" is dealt with at pages 16 to 21 of the decision, pages 84 to 91 of the Appeal Book. The last four paragraphs thereof are as follows:

Based upon the various arguments and interpretations placed before this Committee and following the detailed legal review above, it is hereby decided that, with the exception of past payments on the Estevan Subdivision, the Railways may file subsidy claims for segments of branch lines providing that any segment not claimed for subsidy would not be effectively

rappellent à des lignes des trois provinces des Prairies. Le Comité, lorsqu'il a examiné ces demandes pour déterminer le montant des subventions à payer, a rencontré trois problèmes majeurs dans la manière dont les compagnies ferroviaires abordaient la question, qui exigeaient une plus ample étude et une solution définitive. En premier lieu, des demandes ont été présentées pour des lignes de chemin de fer dont les caractéristiques sont telles qu'elles ne peuvent remplir les conditions requises pour constituer des embranchements aux termes de l'article 252 de la *Loi sur les chemins de fer*. Un deuxième groupe de demandes a été établi pour des tronçons de lignes de chemin de fer de telle sorte qu'un certain volume de trafic, semblant dépendre entièrement de ces lignes, a été écarté des réclamations. Enfin, certaines demandes ont été soumises pour des lignes qui remplissent une fonction de transport intermédiaire pour une partie considérable du trafic acheminé, mais tous les frais et tous les revenus afférents à ce trafic ont été exclus du calcul de la perte réelle pour ces lignes. Ces deux dernières façons de procéder pouvaient n'être pas conformes à l'intention de la *Loi sur les chemins de fer* et/ou de l'ordonnance sur les frais.

Les questions ci-dessus, qui demandaient à être résolues, ont été désignées comme suit:

- Question de la distinction entre ligne principale et embranchement
- Question de la division de lignes en tronçons
- Question du trafic de transport intermédiaire

La publication de la présente décision, qui résout ces questions, permettra de statuer sur des demandes de subventions précédemment contestées et fournira aux compagnies ferroviaires des directives à suivre lorsqu'elles établiront à l'avenir leurs demandes.

Le dossier fait état de correspondance, de rencontres, de conférences et de discussions entre le Comité et les compagnies de chemins de fer, et portant sur de nombreux embranchements et tronçons de ces embranchements, ainsi que sur les problèmes qui s'y rattachent au sujet du genre de trafic, du genre et du montant des dépenses et des recettes à prendre en considération ou à écarter du calcul de la «perte réelle». Les sommes réclamées se chiffraient par millions de dollars. Il n'est donc pas surprenant que le Comité ait entendu revoir la question à la lumière de l'expérience acquise.

Ce que le Comité appelle la «question de la division de lignes en tronçons» occupe les pages 16 à 21 de la décision (pages 84 à 91 du Dossier d'appel), dont voici les quatre derniers paragraphes:

Sur la base des différentes soumissions et interprétations présentées au Comité et à la suite de l'examen approfondi de l'aspect légal repris ci-dessus, il est décidé par les présentes que, exception faite des paiements effectués précédemment pour la subdivision Estevan, les compagnies ferroviaires peuvent déposer des demandes de subventions pour des tronçons d'embran-

isolated from the rest of the network, if the claimed segment of line were abandoned.

The Committee is of the opinion that where the abandonment of part of a branch line will result in the *de facto* abandonment of another part of the branch line, common sense dictates that the application for abandonment must be considered in respect of both parts. In establishing this principle we are doing no more than ensuring compliance with the *Railway Act* which prohibits the abandonment of the operation of a branch line or a part thereof without the prior approval of the Committee.

In order to finalize past claims the Railways must refile all claims on lines where segmentation problems now exist. Furthermore, where this issue arises in future branch line subsidy claims, each line will be evaluated on a case-by-case basis and all factors which are relevant to a decision on each case will be considered.

Claims on CP's Estevan Subdivision are to be refiled for all years claimed, regardless of whether payments have been made. No convincing arguments have been placed before the Committee to justify treating this line in a manner different from any other segmentation case, nor has Canadian Pacific Limited provided a compelling argument that claims for years prior to 1975 should be treated in a manner different from that for 1975 and subsequent years. Therefore, the Committee must reject Canadian Pacific Limited's proposal that they be allowed to retain all monies paid to date in respect of this Subdivision.

On my appreciation of the submissions made on behalf of Canadian Pacific at the hearing of this appeal the principal points are succinctly set forth in its memorandum of points of argument filed by its general solicitor with the Court, and they are as follows:

15. The Commission, once having made a determination with respect to the actual losses incurred by the Appellant resulting from operations of the Bienfait-Kemnay portion of Appellant Estevan Subdivision, for the years 1970 to 1974 inclusive, and having recommended payment thereof to the Minister of Finance the whole in accordance with the provisions of Section 258(2) of the *Railway Act*, R.S.C. 1970 c.R-2, the Commission is *functus officio* with respect to such claims of the Appellant.

17. The validity of the claims filed by the Appellant for the years 1970 to 1974 inclusive, as aforesaid, are not in any manner impugned by the Decision of the Railway Transport Committee nor is the validity of the claims filed by the Appellant in any manner in issue before this Honourable Court.

18. The provisions of subsection 6 of Section 256 of the *Railway Act*, R.S.C. 1970, c.R-2, dealing as they do with the

chements pourvu qu'un tronçon ne faisant pas l'objet d'une demande ne soit pas isolé effectivement du reste du réseau au cas où le tronçon faisant l'objet de la demande serait abandonné.

<sup>a</sup> Le Comité estime que si l'abandon d'une partie d'embranchement doit aboutir *en fait* à l'abandon d'une autre partie de cet embranchement, le bon sens dicte que la demande d'abandon soit étudiée en ce qui a trait aux deux parties. En établissant ce principe, nous ne faisons rien de plus qu'assurer l'application de la *Loi sur les chemins de fer* qui interdit l'abandon de l'exploitation d'un embranchement ou d'une partie d'embranchement sans l'approbation préalable du Comité.

<sup>b</sup> Afin qu'il soit statué définitivement sur les réclamations passées, les compagnies de chemins de fer devront déposer à nouveau toutes les demandes relatives à des lignes pour lesquelles existent actuellement des problèmes de division en tronçons. De plus, lorsque cette question se posera à propos de futures demandes de subventions relatives à des embranchements, chaque ligne fera l'objet d'une évaluation individuelle et tous les facteurs qui entrent en jeu pour statuer sur chaque cas seront examinés.

<sup>c</sup> Les demandes relatives à la subdivision Estevan de CP devront être déposées à nouveau pour tous les exercices qui ont fait l'objet d'une demande, indépendamment du fait que des paiements aient été effectués ou non. Aucun argument convaincant qui justifierait que l'on traite cette ligne différemment de tout autre cas de division en tronçons n'a été présenté au Comité, et Canadian Pacific Limited n'a pas présenté d'argument décisif qui justifierait que les réclamations afférentes à des exercices antérieurs à 1975 soient autrement traitées que celles qui se rapportent à 1975 et à des exercices ultérieurs. Le Comité doit donc rejeter la proposition de Canadian Pacific Limited visant à ce qu'on lui permette de conserver toutes les sommes qui lui ont été payées à ce jour pour cette subdivision.

<sup>d</sup> A l'audition de l'appel, j'ai constaté que les principaux points de l'argumentation de Canadian Pacific sont énoncés de façon succincte dans le mémoire que son avocat a déposé auprès de la Cour. Les voici:

<sup>e</sup> [TRADUCTION] 15. Après avoir calculé le montant des pertes réelles que l'appelante a subies dans l'exploitation du tronçon Bienfait-Kemnay de sa subdivision Estevan pour les années 1970 à 1974 inclusivement, et après en avoir recommandé le paiement au ministre des Finances, le tout en conformité de l'article 258(2) de la *Loi sur les chemins de fer*, S.R.C. 1970, c. R-2, la Commission est *functus officio* à l'égard de ces demandes de l'appelante.

<sup>f</sup> 17. La décision du Comité des transports par chemin de fer ne saurait porter atteinte à la validité des demandes de subventions que l'appelante a déposées pour les années 1970 à 1974 inclusivement ni de celles dont la Cour a été saisie.

<sup>g</sup> 18. Les dispositions du paragraphe (6) de l'article 256 de la *Loi sur les chemins de fer*, S.R.C. 1970, c. R-2, qui habilite la



right of the Commission to authorize and direct adjustments to be made with respect to overpayments or underpayments, are not authority for the proposition that the Commission may order the Appellant to refile its claims for previous years.

20. The dispositive of the Decision of the Commission to oblige the Appellant to refile for all years claimed in respect of the Estevan Subdivision, when read together with the Commission's rejection of the Appellant's proposal that they be allowed to retain all monies paid to date in respect of the aforesaid subdivision is evidently an attempt by the Commission to exercise its powers under Section 63 of the National Transportation Act, R.S.C. 1970, c.N-17, to retroactively review, rescind, change, alter or vary its recommendation for payment originally made with respect to the claims filed by the Appellant.

21. Neither the language of Section 63 of the National Transportation Act, R.S.C. 1970, c.N-17, nor any other relevant provision of the Railway Act, R.S.C. 1970, c.R-2, allow for a retroactive operation.

Section 63 of the *National Transportation Act* has the same words as did the former section 52 of the *Railway Act*, R.S.C. 1952, c. 234, in its application to the Board of Transport Commissioners for Canada. A number of court decisions were referred to during the argument in this appeal.

Although the facts in those cases were not similar to the facts in this appeal, the corresponding power to review and vary in the *Railway Act* was considered in *The Toronto Transportation Commission v. Canadian National Railways* [1930] S.C.R. 94, affirmed *sub nom. Canadian Pacific Railway Company v. Toronto Transportation Commission* [1930] A.C. (P.C.) 686, a decision of long standing in which Anglin C.J., delivering the judgment of the Supreme Court of Canada, said at page 99:

By s. 51 the Board is empowered to "review, rescind, change, alter or vary any order or decision made by it \*\*\*." With respect to any matter already dealt with by it, this section enables the Board to make any order in review which it might have made were such matter *res integra*. No doubt this power should be exercised sparingly and circumspectly, as the Chief Commissioner's judgment shews he realized. But whether circumstances exist which justify its use must be a matter almost exclusively within the Board's discretion. It is difficult to appreciate how the exercise of this power in an order otherwise unexceptionable can *per se* give rise to a question of jurisdiction.

and Mignault J. (dissenting in other respects) said at page 104:

Commission à autoriser et à rectifier les paiements excédentaires ou insuffisants n'autorisent pas la Commission à ordonner à l'appelante de déposer à nouveau ses demandes pour les années antérieures.

<sup>a</sup> 20. Le dispositif de la décision rendue par la Commission, qui oblige l'appelante à déposer à nouveau toutes ses demandes relatives à la subvention Estevan, vu à la lumière du rejet de la proposition de l'appelante visant à ce qu'on lui permette de conserver toutes les sommes qui lui ont été versées jusqu'à cette date à l'égard de cette subdivision, représente manifestement un exercice de la part de la Commission, du pouvoir qu'elle tient de l'article 63 de la Loi nationale sur les transports, S.R.C. 1970, c. N-17, de réviser, de rescinder, de changer ou de modifier rétroactivement la recommandation de paiement qu'elle a initialement formulée à l'égard des demandes de l'appelante.

<sup>c</sup> 21. Ni l'article 63 de la Loi nationale sur les transports, S.R.C. 1970, c. N-17, ni aucune disposition applicable de la Loi sur les chemins de fer, S.R.C. 1970, c. R-2, n'autorise une application rétroactive.

<sup>d</sup> L'article 63 de la *Loi nationale sur les transports* est identique à l'article 52 ancien de la *Loi sur les chemins de fer*, S.R.C. 1952, c. 234, concernant la Commission des transports du Canada. Au cours des débats, les deux parties ont invoqué plusieurs <sup>e</sup> jurisprudences.

Les faits de ces causes ne sont certes pas identiques aux faits de l'espèce, mais le pouvoir de réviser et de modifier prévu à la *Loi sur les chemins de fer*, a été examiné dans *Toronto Transportation Commission c. Canadian National Railways* [1930] R.C.S. 94, confirmé sous l'intitulé de cause *Canadian Pacific Railway Company c. Toronto Transportation Commission* [1930] A.C. (C.P.) 686, jurisprudence de longue date où le juge en chef Anglin, rendant le jugement de la Cour suprême du Canada, s'est prononcé en ces termes à la page 99:

[TRANSDUCTION] L'art. 51 habilite la Commission à «réviser, rescinder, changer ou modifier ses ordonnances ou décisions\*\*\*.» A l'égard de toute question qu'elle a déjà instruite, cet article l'autorise à réviser toute ordonnance qu'elle aurait pu rendre si l'objet en était *res integra*. Sans aucun doute, ce pouvoir doit être exercé avec parcimonie et circonspection et le jugement du Commissaire en chef montre qu'il en est conscient. <sup>i</sup> Mais que les circonstances en justifient ou non l'emploi, la question relève presque exclusivement de l'appréciation souveraine de la Commission. Il est difficile d'apprécier comment l'exercice de ce pouvoir dans une ordonnance impeccable à d'autres égards peut en soi donner lieu à une question de compétence.

<sup>j</sup> et le juge Mignault (dissentant à d'autres égards) s'est prononcé en ces termes à la page 104:

Section 51 of the *Railway Act* enacts that

the Board may review, rescind, change, alter or vary any order or decision made by it, or may rehear any application before deciding it.

This language seems wide enough to allow the Board to alter or vary its decision. Of course, as observed by Mr. Commissioner Boyce, the power to re-open or review any matter already passed upon should not be exercised unless there is clearly a doubt in the mind of the Board as to the correctness of the former decision, or there be submitted new facts not before the Board at the time the decision was made, or unless the conditions have changed. But this does not go to the jurisdiction of the Board, which is the only point with which we are concerned. And I think section 51 permitted the Board to alter its previous decision, if it had jurisdiction otherwise to make the order complained of.

I have no doubt that the Commission has wide powers under the plain words of section 63 to review, change, alter or vary a decision made by it. One of the issues in this appeal is whether the power to review and vary extends to the prior determinations of the losses incurred by Canadian Pacific on its Estevan subdivision in the years 1970 to 1974 inclusive for which payments were made.

There are similarities and differences in sections 256, 258 and 261 of the *Railway Act*. In respect of claims for subsidies payable under section 256 for actual losses of branch lines that the Commission has determined to be uneconomic, subsection (4) provides as follows:

256. ...

(4) The Commission shall examine the claim and shall certify the amount of the actual loss, if any, that in its opinion was attributable to the line and the Minister of Finance, on the recommendation of the Commission, may, in respect of the loss, cause to be paid to the company out of the Consolidated Revenue Fund an amount not exceeding the amount of the loss as certified by the Commission.

Section 261(4) has similar wording in respect of claims for actual losses attributable to uneconomic passenger train services.

Section 256 and section 261 each has a subsection (6) as follows:

(6) The Commission may authorize and direct an adjustment to be made in any payment to a railway company in one fiscal period for or on account of an underpayment or overpayment

[TRANSDUCTION] L'article 51 de la *Loi sur les chemins de fer* prévoit que

la Commission peut reviser, rescinder, changer ou modifier ses ordonnances ou décisions, ou peut entendre à nouveau une demande qui lui est faite, avant de rendre sa décision.

<sup>a</sup> Ces termes semblent assez larges pour permettre à la Commission de changer ou de modifier sa décision. Naturellement, comme le Commissaire Boyce l'a fait remarquer, le pouvoir de revenir sur une décision ne doit être exercé que si la Commission doute de la justesse de cette dernière ou s'il se produit des faits nouveaux qui n'existaient pas à l'époque où elle a été prise ou si les conditions ont changé. Mais ceci ne touche en rien la compétence de la Commission, qui est le seul point qui nous intéresse en l'espèce. A mon avis, l'article 51 permet à la Commission de modifier sa décision antérieure si elle est compétente pour rendre l'ordonnance entreprise.

<sup>b</sup> Je ne doute pas que de par la formulation explicite de l'article 63, la Commission n'ait de larges pouvoirs pour réviser, rescinder, changer ou modifier une décision qu'elle a prise. Or, l'un des points litigieux porte en l'espèce sur la question de savoir si le pouvoir de réviser et de modifier s'étend aux déterminations antérieures des pertes subies par Canadian Pacific dans l'exploitation de sa subdivision Estevan pendant les années 1970 à 1974 inclusivement, pertes pour lesquelles elle avait reçu des subventions.

<sup>c</sup> Les articles 256, 258 et 261 de la *Loi sur les chemins de fer* présentent des similitudes et des différences. En ce qui concerne les demandes de subventions prévues par l'article 256 pour les pertes réelles dans l'exploitation d'embranchements que la Commission a jugé non rentables, le paragraphe (4) porte:

<sup>d</sup> 256. ...

<sup>e</sup> (4) La Commission doit examiner la demande de dédommagement et doit, le cas échéant, certifier le montant de la perte réelle qui, à son avis, était attribuable à la ligne et le ministre des Finances, sur la recommandation de la Commission, peut, relativement à la perte, faire verser à la compagnie sur le Fonds du revenu consolidé un montant n'excédant pas le montant de la perte certifié par la Commission.

<sup>f</sup> L'article 261(4) a le même libellé pour les réclamations relatives aux pertes réelles subies dans l'exploitation d'un service non rentable de trains de voyageurs.

<sup>g</sup> Les articles 256 et 261 comportent l'un et l'autre le paragraphe (6) suivant:

<sup>h</sup> (6) La Commission peut autoriser ou ordonner qu'un paiement à une compagnie de chemin de fer pour un certain exercice financier soit rectifié en raison ou au titre d'un paie-

made under this section to that company in an earlier fiscal period.

Another kind of subsidy was provided by section 413 of the *Railway Act*, and subsection (5) made provision for adjustments by the Minister of Finance on the recommendation of the Commission for underpayments and overpayments. Subsection (5) is as follows:

413. ...

(5) The Minister of Finance on the recommendation of the Commission may make an adjustment in any payment to a railway company under this section or sections 256, 258, 261 and 272 in or for one year for or on account of an underpayment or overpayment made under this section in an earlier year.

It is seen that sections 256 and 261 require that the Commission shall "certify the amount of the actual loss ... that in its opinion was attributable ..." to the branch line or passenger train service. Section 258(2) uses somewhat different words, namely, the actual loss of the company "as determined by the Commission".

Another difference between sections 256 and 261 and section 258 is that section 258 does not contain any provision for or reference to adjustments for prior underpayments or overpayments.

Section 63 of the *National Transportation Act* is a general empowering section of long standing in the regulation of railways.

Although the draftsman, as I have stated included provisions for adjustments of underpayments and overpayments of subsidies in certain sections of the *Railway Act* and did not include them in section 258, I think that it should not be inferred therefrom that the Commission's power to review conferred in section 63 of the *National Transportation Act* does not apply to its prior determinations of the losses on the Estevan subdivision in the years 1970 to 1974.

The Commission's obligation under section 258 is to determine actual loss and to make a recommendation to the Minister of Finance in that respect. If, after determining the loss, it seems to the Commission that the amount as determined by

ment insuffisant ou d'un paiement excédentaire effectué en vertu du présent article à cette compagnie pour un exercice financier antérieur.

L'article 413 de la *Loi sur les chemins de fer* prévoit un autre type de subvention; son paragraphe (5) prévoit que sur recommandation de la Commission, le ministre des Finances peut rectifier des paiements excédentaires ou insuffisants. Voici ce paragraphe (5):

b 413. ...

(5) Le ministre des Finances, sur recommandation de la Commission, peut rectifier tout paiement fait à une compagnie de chemin de fer en vertu du présent article ou des articles 256, 258, 261 et 272, pendant ou pour une année en raison ou au titre d'un paiement insuffisant ou d'un paiement excédentaire effectué en vertu du présent article au cours d'une année antérieure.

On voit qu'aux termes des articles 256 et 261, la Commission doit «certifier le montant de la perte réelle qui, à son avis, était attribuable ...» à l'embranchement ou au service du train de voyageurs en cause. L'article 258(2) emploie des termes un peu différents, la perte réelle de la compagnie étant «déterminé[e] par la Commission».

Une autre différence entre les articles 256 et 261 d'une part et l'article 258 d'autre part, tient à ce que ce dernier ne prévoit pas la rectification des paiements excédentaires ou insuffisants.

L'article 63 de la *Loi nationale sur les transports* est une disposition organique générale de longue date dans la réglementation des compagnies de chemins de fer.

Si, comme je l'ai déjà noté, le législateur n'a pas inclus dans l'article 258 les dispositions prévoyant rectification en cas de paiements excédentaires et insuffisants, telles qu'elles figurent dans certains articles de la *Loi sur les chemins de fer*, il ne faut pas en conclure que le pouvoir de révision que l'article 63 de la *Loi nationale sur les transports* confère à la Commission ne s'applique pas à ses déterminations antérieures de pertes subies dans l'exploitation de la subdivision Estevan pendant les années 1970 à 1974.

Selon l'article 258, la Commission a pour obligation de déterminer la perte réelle et de faire à cet égard une recommandation au ministre des Finances. Si, par la suite, il lui semble que le montant de la perte déterminée est trop faible ou

it was too small or too large, I think that the Commission has power under section 63 aforesaid to review the matter and make a new determination of the loss. That is my opinion, having regard to the objectives of the *National Transportation Act* and the declaration of national transportation policy in it, the wide range of regulatory powers and responsibilities expressly entrusted to the Commission by that Act and by the *Railway Act*, and reading the said sections 63 and 258 in their context and in their natural and ordinary sense.

By filing the initial claims, thereby claiming subsidies, Canadian Pacific called for the exercise by the Commission of its responsibility to make a determination of the actual loss for each year and the determination became subject to applicable provisions of the governing statutes, including the power of the Commission to review its determinations.

I express no opinion as to what remedial action can be taken if the Committee on such a review varies the amount of any actual loss previously determined by it. The Committee in its decision said that it must reject Canadian Pacific's proposal that it be allowed to retain all money paid to it in respect of the subdivision. Canadian Pacific's notice of appeal states that the Committee decided that the company must repay the money. I do not think that the decision goes that far. The Committee's function is to determine actual loss and make a recommendation to the Minister of Finance.

Although it seems to me that Canadian Pacific's objection to the decision is essentially that the Commission does not have power to review its prior determinations of actual losses on the Estevan subdivision for the years 1970 to 1974, there is the company's contention that the Commission does not have power to order it to re-file subsidy claims for those years.

The decision states that in order to finalize past claims the railway companies must re-file all claims on lines where segmentation problems now exist, and it specifically states that claims on the Estevan subdivision are to be re-filed for all years

trop élevé, l'article 63 l'habilite à revoir la question et à procéder à une nouvelle détermination de la perte. Tel est mon avis, compte tenu des objectifs de la *Loi nationale sur les transports* et de la déclaration de politique nationale de transport qui y figure, du vaste éventail de pouvoirs de réglementation et de responsabilités dont cette Loi et la *Loi sur les chemins de fer* investissent la Commission, et de l'interprétation des articles 63 et 258 dans leur contexte et selon leur sens ordinaire et naturel.

En déposant ses demandes initiales de subventions, Canadian Pacific a requis la Commission de s'acquitter de son obligation qui était de déterminer la perte réelle pour chacune des années en cause, et cette détermination est soumise aux dispositions législatives applicables, notamment au pouvoir de révision qu'elles confèrent à la Commission.

Je ne me prononce pas sur le recours que pourrait avoir l'appelante au cas où, après révision, la Commission modifierait le montant d'une perte réelle qu'elle a précédemment déterminée. Dans sa décision, le Comité a rejeté la proposition de Canadian Pacific qui demandait à conserver toutes les sommes reçues à ce jour à l'égard de cette subdivision. Canadian Pacific prétend dans son avis d'appel que le Comité en a exigé le remboursement. Je ne pense pas que cette décision soit allée jusque-là. Le Comité a pour fonction de déterminer la perte réelle et de faire une recommandation au ministre des Finances.

Bien qu'à mon avis, l'objection formulée par Canadian Pacific contre la décision soit essentiellement fondée sur le fait que la Commission n'est pas habilitée à réviser ses déterminations antérieures des pertes réelles subies dans l'exploitation de la subdivision Estevan pendant les années 1970 à 1974, elle soutient aussi que la Commission n'a pas le pouvoir de lui ordonner de déposer à nouveau des demandes de subventions pour ces mêmes années.

La décision indique qu'aux fins d'un règlement définitif des réclamations passées, les compagnies de chemins de fer doivent déposer à nouveau toutes les demandes relatives aux lignes à l'égard desquelles se pose la question de la division en tronçons et

claimed regardless of whether payments of subsidy had been made.

The decision indicates that approximately \$25 million in disallowances are associated with the segmentation issue; that subsidy payments under section 258 of the *Railway Act* were made for Canadian Pacific's Estevan subdivision in respect of the years 1970 to 1974; that this line was later identified as a segmentation case and subsequent claims were disallowed in total; and that the final disposition of these past payments is a subject of the decision.

Canadian Pacific has withdrawn its claims for that subdivision for 1975 and subsequent years, but has left the Committee to struggle with its prior determinations of losses for the years 1970 to 1974. Canadian Pacific initiated the claims for subsidies for each of those 1970 to 1974 years. The Committee has concluded that it should review its prior determinations of the losses.

Neither the *Railway Act* nor the *National Transportation Act* indicates the method or procedure to be followed by the Commission in discharging its responsibility to determine actual losses where railway companies are claiming subsidies for uneconomic branch lines, nor the procedure to be followed by the Commission in reviewing a previous determination of that kind.

The responsibility imposed upon the Commission to determine actual losses carries with it such power as is reasonably necessary for the efficient and expeditious performance of its responsibility. It has power to make orders applying generally or to a particular situation. In my view, the method and procedure must be largely left to the judgment, experience and expertise of the Commission.

On the material before this Court, my appreciation is that the Committee, with good reason, had concluded that it should review its determinations of Canadian Pacific's Estevan subdivision losses for the years 1970 to 1974, and that its task of

précise que les demandes relatives à la subdivision Estevan doivent être déposées à nouveau pour toutes les années où il y avait une réclamation, que les subventions aient été payées ou non.

<sup>a</sup> Elle indique que des demandes de subventions s'élevant à 25 millions de dollars environ ont été rejetées vu la question de la division de lignes en tronçons; que des subventions avaient été versées au titre de l'article 258 de la *Loi sur les chemins de fer* en compensation des pertes subies dans l'exploitation de la subdivision Estevan de Canadian Pacific pour les exercices 1970 à 1974; que cette ligne ayant été identifiée par la suite comme un cas de division en tronçons, toutes les demandes ultérieures ont été rejetées; et que la décision vise au règlement définitif de ces paiements passés.

<sup>b</sup> Canadian Pacific a retiré ses demandes de subventions pour cette subdivision à l'égard de l'année 1975 et des années subséquentes, mais a laissé le Comité se débattre avec ses déterminations antérieures de pertes subies au cours des années 1970 à 1974. C'est elle qui a pris l'initiative des demandes pour chacune des années de 1970 à 1974. Le Comité a conclu qu'il devait réviser les déterminations antérieures de pertes.

<sup>c</sup> Ni la *Loi sur les chemins de fer* ni la *Loi nationale sur les transports* n'indique la méthode ou la procédure que la Commission doit suivre pour s'acquitter de son obligation de déterminer les pertes réelles lorsque les compagnies ferroviaires demandent des subventions pour les embranchements non rentables, pas plus que la procédure qu'elle doit suivre pour réviser une détermination antérieure.

<sup>d</sup> L'obligation de déterminer les pertes réelles qui incombe à la Commission implique le pouvoir requis pour s'en acquitter de façon efficace et expéditive. Aussi a-t-elle le pouvoir de rendre des ordonnances d'application générale ou particulière. A mon avis, il vaut mieux laisser à la Commission le soin de déterminer le gros de ses méthodes et de sa procédure, à la lumière de son jugement, de son expérience et de son expertise.

<sup>e</sup> Sur la foi des documents produits devant la Cour, j'estime que le Comité a eu raison de conclure qu'il lui fallait réviser sa détermination des pertes subies par Canadian Pacific dans l'exploitation de la subdivision Estevan pendant les années

determining them correctly would be best served or at least facilitated by a re-filing of claims. I take for granted that the intention is that the re-filed claims will include the traffic, expenses and revenues proper to be considered in the determination of actual losses. I cannot say that its conclusion is unreasonable or that in the circumstances the Committee did not have power to order re-filing for that purpose.

There remains a question, raised at the hearing of the appeal, whether prior to the issuance of the decision, Canadian Pacific had been given a fair chance to be heard by the Committee on the question of its power to review its earlier determinations of the amounts of actual loss for which payments had been made. The notice of appeal is dated June 8, 1979. The decision was given on January 22, 1979. In that interval Canadian Pacific did not raise with the Committee any such question or request to be allowed to be heard in respect of it. No claim that there was a denial of natural justice or unfairness was made by the company in its memorandum of points of argument filed with this Court.

On the material before the Court, I am not persuaded that there was any such unfairness or denial of natural justice.

I would dismiss the appeal.

1970 à 1974, et qu'à cette fin, un nouveau dépôt des demandes était indiqué. Je présume qu'à cet égard, il visait à ce que les nouvelles demandes indiquent le trafic, les dépenses et les recettes propres à la détermination des pertes réelles. Je ne saurais dire que sa conclusion est déraisonnable ou que, vu les circonstances, le Comité n'avait pas le pouvoir d'ordonner un nouveau dépôt à cette fin.

Reste à trancher une question qui a été soulevée à l'audition, savoir si avant la délivrance de la décision, Canadian Pacific s'est vu donner la possibilité de se faire entendre par le Comité au sujet de son pouvoir de réviser ses déterminations antérieures de pertes réelles et déjà indemnisées. L'avis d'appel est daté du 8 juin 1979 et la décision, du 22 janvier 1979; dans l'intervalle, Canadian Pacific n'a ni soulevé cette question ni demandé au Comité de l'entendre à ce sujet. Dans son mémoire soumis à la Cour, elle ne se plaint ni de déni de justice naturelle ni de manque d'équité.

Sur la foi des documents produits devant la Cour, je ne suis pas convaincu qu'il y ait eu déni de justice naturelle ou manque d'équité.

Je rejetterais donc l'appel.