

A-766-80

A-766-80

**Canadian National Railways** (*Applicant*)**La Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada** (*requérante*)

v.

a c.

**Canadian Transport Commission** (*Defendant*)**La Commission canadienne des transports** (*défendresse*)

and

b et

**Honourable Minister of Transport of the Province of Quebec, Denis de Belleval, and Yves Godbout, Patrick Rinneau, Gaétan Pelletier, Laurent Marquis, Fernand Nadeau, Rolland Sarlarous, Eudore Allard, Martin Pelletier, Bernard Lemaire, Paulette Bourgouin, Jacques Landry, Roma Pépin, Normand Morin, Charles Guérette, Claude Guérette, Roger Robitaille** (*Defendants*) (*Intervenors before the Railway Transport Committee of the Canadian Transport Commission*)

**L'honorable ministre des Transports de la province de Québec, Denis de Belleval, et Yves Godbout, Patrick Rinneau, Gaétan Pelletier, Laurent Marquis, Fernand Nadeau, Rolland Sarlarous, Eudore Allard, Martin Pelletier, Bernard Lemaire, Paulette Bourgouin, Jacques Landry, Roma Pépin, Normand Morin, Charles Guérette, Claude Guérette, Roger Robitaille** (*défendeurs*) (*intervenants devant le Comité des transports par chemin de fer de la Commission canadienne des transports*)

Court of Appeal, Pratte, Le Dain JJ. and Lalande D.J.—Quebec City, November 26; Ottawa, December 15, 1981.

Cour d'appel, juges Pratte et Le Dain, juge suppléant Lalande—Québec, 26 novembre; Ottawa, 15 décembre 1981.

*Railways — Appeal pursuant to s. 64(2) et seq. of the National Transportation Act, R.S.C. 1970, c. N-17, from order of Railway Transport Committee dismissing application by appellant under s. 253 to abandon branch line and directing appellant, pursuant to s. 262, to repair line — Whether in considering application under s. 253 of the Railway Act, Commission required by s. 254 to make determination as to whether branch line economic before ruling on application to abandon, regardless of manner in which line operated or whether operated at all — Whether, based on audi alteram partem rule, Commission required to give appellant opportunity to be heard before making order pursuant to s. 262 requiring appellant to repair line — Whether Commission empowered by s. 71(1) of the National Transportation Act to make order under s. 262 of the Railway Act ex parte — Appeal allowed — National Transportation Act, R.S.C. 1970, c. N-17, as amended, s. 71(1) — Railway Act, R.S.C. 1970, c. R-2, ss. 253, 254, 256, 262(1),(3).*

*Chemins de fer — Appel est formé, en vertu de l'art. 64(2) et suiv. de la Loi nationale sur les transports, S.R.C. 1970, chap. N-17, contre l'ordonnance par laquelle le Comité des transports par chemin de fer a rejeté une requête introduite par l'appelante sous le régime de l'art. 253 et tendant à l'obtention de l'autorisation d'abandonner l'exploitation d'un embranchement, et a ordonné à l'appelante, en vertu de l'art. 262, de procéder à la réfection de cet embranchement — Il échet d'examiner si, dans l'examen d'une requête introduite en vertu de l'art. 253 de la Loi sur les chemins de fer, la Commission devait, en application de l'art. 254, déterminer si l'exploitation de l'embranchement était rentable avant de statuer sur la requête en abandon, sans se soucier de la façon dont il a été exploité ni de la question de savoir s'il l'a été — Il faut déterminer si, sur la base de la règle audi alteram partem, la Commission était tenue de donner à l'appelante la possibilité de se faire entendre avant de rendre, en vertu de l'art. 262, l'ordonnance enjoignant à l'appelante de réparer l'embranchement — La Commission tient-elle de l'art. 71(1) de la Loi nationale sur les transports, le pouvoir de rendre, en vertu de l'art. 262 de la Loi sur les chemins de fer, une ordonnance ex parte? — Appel accueilli — Loi nationale sur les transports, S.R.C. 1970, chap. N-17, modifiée, art. 71(1) — Loi sur les chemins de fer, S.R.C. 1970, chap. R-2, art. 253, 254, 256, 262(1),(3).*

The appellant filed an application pursuant to section 253 of the *Railway Act* for leave to abandon the operation of a railway line between Rivière-du-Loup and Edmundston. In the course of public hearings before the Railway Transport Committee, it was established that the appellant had, without leave, already ceased operation of its branch line between Rivière-du-Loup

En vertu de l'article 253 de la *Loi sur les chemins de fer*, l'appelante a déposé une requête tendant à l'obtention de l'autorisation d'abandonner l'exploitation d'une ligne de chemin de fer entre Rivière-du-Loup et Edmundston. Au cours d'audiences publiques tenues devant le Comité des transports par chemin de fer, il a été établi que l'appelante avait, sans

and Cabano and that since 1976 trains had only operated between Cabano and Edmundston on request, if the state of the line permitted. It was also established that the railway was in a deplorable state of repair, that the appellant had done little to prevent its decay and that the appellant offered bad service, demanded high prices and made little effort to make this part of its operations profitable. An expert witness for the appellant gave evidence that the operation of the branch line would always be a losing proposition even if the line were rebuilt and the appellant were able to take the place of all other kinds of transport. The Commission refused the application on the grounds that because the line had never been properly operated it could not make a decision as to whether the line was economic. In addition, the Commission directed the applicant, pursuant to section 262 of the *Railway Act*, to repair the line. The appellant was not notified before the order was made that the Commission viewed it as having contravened subsection 262(1) and was considering making such an order.

*Held*, the appeal is allowed. With respect to the first issue, the Commission contravened section 254 of the *Railway Act* by dismissing the application to abandon without first deciding whether the operation of the branch line was economic. Sections 253 and 254 of the *Railway Act* require that when the Commission has before it an application to abandon a branch line it must first determine whether that line is being operated at a loss. If the answer is affirmative the Commission must then determine whether the operation of the branch line can be economic. If its determination on this question is in the negative then the Commission must consider whether, in view of the public interest, the application to abandon should be allowed. The fact that an applicant has operated a line badly or has never operated it at all does not relieve the Commission of its duty to make these determinations. That part of the order that relates to the appellant's application to abandon is therefore unlawful. With respect to the second issue, assuming that, in the circumstances, the Commission could make an order under section 262 of the *Railway Act*, it could not do so without first giving the appellant an opportunity to be heard. The Commission had before it an application to abandon and public hearings were held for the sole purpose of discussing that application. After the hearings the Commission could, therefore, make a ruling on the application to abandon but could not make an order requiring the appellant to rebuild the branch line as it had not been given an opportunity to defend itself. With respect to the third issue, subsection 71(1) of the *National Transportation Act* does not apply in this case as no urgency existed. That part of the order made pursuant to section 262 is, therefore, also unlawful.

APPEAL.

COUNSEL:

*S. A. Cantin* for applicant.  
*G. W. Nadeau* for defendant.

autorisation, cessé d'exploiter son embranchement entre Rivière-du-Loup et Cabano et que, depuis 1976, les trains ne circulaient que sur demande entre Cabano et Edmundston quand l'état de la voie le permettait. Il a également été établi que cette voie de chemin de fer était dans un état de vétusté déplorable, que l'appelante avait fait bien peu de choses pour en empêcher la dégradation, et que l'appelante avait offert de mauvais services, exigé des prix élevés et avait fait peu d'efforts pour rentabiliser cette partie de son entreprise. Selon un témoin expert de l'appelante, l'exploitation de l'embranchement demeurerait toujours déficitaire même si l'on supposait que la voie était reconstruite et que l'appelante réussissait à supplanter tous les autres modes de transport. La Commission a rejeté la requête au motif que la ligne n'ayant jamais correctement été exploitée, il lui était impossible de décider si cette ligne était rentable. En outre, la Commission s'est fondée sur l'article 262 de la *Loi sur les chemins de fer* pour ordonner à la requérante de procéder à la réfection de la voie. L'appelante n'a pas été prévenue, avant que l'ordonnance ne soit prononcée, que la Commission lui reprochait d'avoir violé le paragraphe 262(1) et qu'elle songeait à rendre une telle ordonnance.

*Arrêt*: l'appel est accueilli. Pour ce qui est de la première question, la Commission a violé l'article 254 de la *Loi sur les chemins de fer* en rejetant la requête en abandon sans s'être auparavant prononcée sur la rentabilité de l'embranchement. Suivant les articles 253 et 254 de la *Loi sur les chemins de fer*, la Commission, lorsqu'elle est saisie d'une requête en abandon d'un embranchement, doit d'abord déterminer si cet embranchement est exploité à perte. Si la Commission répond par l'affirmative, elle doit ensuite statuer sur la rentabilité de l'embranchement. Dans le cas contraire, elle doit se prononcer sur la question de savoir si, à la lumière des exigences de l'intérêt public, la requête en abandon doit être accueillie. Le fait qu'un requérant ait mal exploité une ligne ou ne l'ait jamais exploitée ne dispense pas la Commission de l'obligation de prendre ces décisions. La partie de l'ordonnance portant sur la requête en abandon introduite par l'appelante est donc illégale. Quant à la deuxième question, en supposant qu'il s'agisse d'un cas où la Commission pouvait prononcer une ordonnance en vertu de l'article 262 de la *Loi sur les chemins de fer*, elle ne pouvait cependant pas le faire sans avoir préalablement permis à l'appelante de se faire entendre. La Commission était saisie d'une requête en abandon, et des audiences publiques eurent lieu dans le seul but de discuter de cette requête. Après ces audiences, la Commission pouvait donc statuer sur la requête en abandon, mais elle ne pouvait rendre une ordonnance enjoignant à l'appelante de reconstruire l'embranchement, celle-ci n'ayant pas eu la chance de se défendre. A propos de la troisième question, le paragraphe 71(1) de la *Loi nationale sur les transports* ne s'applique pas en l'espèce, puisqu'il n'y avait aucune urgence. La partie de l'ordonnance rendue en vertu de l'article 262 est donc, elle aussi, illégale.

APPEL.

AVOCATS:

*S. A. Cantin* pour la requérante.  
*G. W. Nadeau* pour la défenderesse.

*N. Bossé* for the Chambre régionale de commerce, industrie et tourisme du Grand-Portage.

*G. Pelletier* for the Conseil de promotion économique de Cabano Inc. and Papier Cascade Cabano Inc. <sup>a</sup>

*N. Bossé* pour la Chambre régionale de commerce, industrie et tourisme du Grand-Portage.

*G. Pelletier* pour le Conseil de promotion économique de Cabano Inc. et Papier Cascade Cabano Inc.

SOLICITORS:

*Legal Department, Canadian National Railways*, Montreal, for applicant. <sup>b</sup>

*Legal Services, Canadian Transport Commission*, Hull, for defendant.

*Lebel, Pelletier, Rioux et Associés*, Rivière-du-Loup, for the Chambre régionale de commerce, industrie et tourisme du Grand-Portage. <sup>c</sup>

*Lebel, Pelletier, Rioux et Associés*, Rivière-du-Loup, for the Conseil de promotion économique de Cabano Inc. and Papier Cascade Cabano Inc. <sup>d</sup>

PROCUREURS:

*Contentieux, Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada*, Montréal, pour la requérante.

*Contentieux, Commission canadienne des transports*, Hull, pour la défenderesse.

*Lebel, Pelletier, Rioux et Associés*, Rivière-du-Loup, pour la Chambre régionale de commerce, industrie et tourisme du Grand-Portage.

*Lebel, Pelletier, Rioux et Associés*, Rivière-du-Loup, pour le Conseil de promotion économique de Cabano Inc. et Papier Cascade Cabano Inc.

*The following is the English version of the reasons for judgment delivered by*

PRATTE J.: This appeal is pursuant to subsections 64(2) *et seq.* of the *National Transportation Act*, R.S.C. 1970, c. N-17, from an Order made by the Railway Transport Committee of the Canadian Transport Commission on April 18, 1980. By that Order, the Committee dismissed an application submitted by the appellant pursuant to section 253 of the *Railway Act*, R.S.C. 1970, c. R-2, seeking leave to abandon the operation of a railway line between Rivière-du-Loup in Quebec and Edmundston in New Brunswick; by the same Order, the Committee also directed the appellant to proceed with repair of the branch line which it wished to abandon. This appeal is from these two decisions, contained in the Order of April 18, 1980. <sup>f</sup>

On August 6, 1976, the appellant filed with the Commission, pursuant to section 253 of the *Railway Act*, an application for leave to abandon the operation of a railway line for the carriage of goods between Rivière-du-Loup and Edmundston. As section 253 requires, this application was accompanied by a statement of the costs and reve- <sup>g</sup>

*Voici les motifs du jugement prononcés en français par*

LE JUGE PRATTE: Il s'agit d'un appel en vertu des paragraphes 64(2) et suivants de la *Loi nationale sur les transports*, S.R.C. 1970, chap. N-17, d'une ordonnance prononcée par le Comité des transports par chemin de fer de la Commission canadienne des transports le 18 avril 1980. Par cette ordonnance, le Comité a rejeté une requête que l'appelante avait présentée suivant l'article 253 de la *Loi sur les chemins de fer*, S.R.C. 1970, chap. R-2, afin d'être autorisée à abandonner l'exploitation d'une ligne de chemin de fer entre Rivière-du-Loup, au Québec, et Edmundston au Nouveau-Brunswick; par cette même ordonnance, le Comité a aussi ordonné à l'appelante de procéder à la réfection de la voie ferrée de l'embranchement qu'elle voulait abandonner. Cet appel est dirigé contre ces deux décisions contenues dans l'ordonnance du 18 avril 1980. <sup>h</sup>

Le 6 août 1976, l'appelante déposait auprès de la Commission, suivant l'article 253 de la *Loi sur les chemins de fer*, une requête demandant l'autorisation d'abandonner l'exploitation d'une ligne de chemin de fer pour le transport de marchandises entre Rivière-du-Loup et Edmundston. Comme l'exige l'article 253, cette requête était accompa- <sup>i</sup>

nues de l'appellant relating to this railway line. Under section 253 and the Regulations, the Commission had first to determine whether the appellant had incurred losses as the result of operating the Rivière-du-Loup—Edmundston branch line in 1975, 1976 and 1977. Having reached an affirmative conclusion on this point, the Commission then, under the terms of subsection 254(1), had to “determine whether the branch line is uneconomic and is likely to continue to be uneconomic and whether the line should be abandoned”. Before arriving at a conclusion on these various points, the Commission held public hearings at Rivière-du-Loup and Notre-Dame-du-Lac on September 18 and 20, 1979. It was established in the course of these hearings that the appellant had, without leave, ceased to operate its railway line between Rivière-du-Loup and Cabano, and that since 1976 trains had only operated between Cabano and Edmundston on request when the state of the line permitted; that this railway line was in a deplorable state of disrepair and that the appellant had done little to prevent its decay; and finally, that persons operating industries and businesses in the area had complained, perhaps not without reason, of the bad service offered by the appellant, the high prices which it demanded and the very small effort which it had made to make this part of its operations more profitable. At the same hearings, an expert witness for the appellant stated, with supporting figures, that operation of the branch line would always be a losing proposition even if the line were rebuilt and the appellant were able to take the place of all other kinds of transport. This evidence was not contradicted. Several months after these hearings, the Commission made the Order *a quo*.

The reasons given by the Commission in support of its Order indicate that it dismissed the appellant's application to abandon solely for the reason that the latter had operated the line it wished to abandon so badly that it was impossible to say whether the line was economic, as long as it was not operated properly. These reasons also indicate that the Commission relied on section 262 of the *Railway Act* in ordering the appellant to proceed to repair the line.

gnée d'un état des frais et revenus de l'appelante afférents à cette ligne de chemin de fer. Le Comité devait d'abord, suivant l'article 253 et le Règlement, déterminer si l'appelante avait effectué des pertes du fait de l'exploitation de l'embranchement Rivière-du-Loup—Edmundston pour les années 1975, 1976 et 1977. En étant arrivée à une conclusion affirmative sur ce point, la Commission devait ensuite, suivant les termes du paragraphe 254(1), «décider si l'embranchement n'est pas rentable et continuera vraisemblablement de ne pas l'être et si la ligne doit ou non être abandonnée». Avant d'en arriver à une conclusion sur ces divers points, la Commission tint des audiences publiques à Rivière-du-Loup et Notre-Dame-du-Lac les 18 et 20 septembre 1979. Au cours de ces audiences, il fut établi que l'appelante avait cessé, sans autorisation, d'exploiter sa ligne de chemin de fer entre Rivière-du-Loup et Cabano et que, depuis 1976, les trains ne circulaient que sur demande entre Cabano et Edmundston quand l'état de la voie le permettait; que cette voie de chemin de fer était dans un état de vétusté déplorable et que l'appelante avait fait bien peu de choses pour empêcher la dégradation; que, enfin, les industriels et commerçants de la région se plaignaient, non sans raison peut-être, du mauvais service offert par l'appelante, des prix élevés qu'elle exigeait et du peu d'efforts qu'elle avait fait pour rentabiliser cette partie de son entreprise. Au cours des mêmes audiences, un témoin expert de l'appelante affirma, avec chiffres à l'appui, que l'exploitation de l'embranchement demeurerait toujours déficitaire même si l'on supposait que la voie était reconstruite et que l'appelante réussissait à supplanter tous les autres modes de transport. Cette preuve ne fut pas contredite. Plusieurs mois après ces audiences, la Commission prononçait l'ordonnance attaquée.

Les motifs donnés par la Commission au soutien de son ordonnance révèlent qu'elle a rejeté la requête en abandon de l'appelante pour la seule raison que celle-ci avait si mal exploité la ligne qu'elle voulait abandonner qu'il était impossible de dire si cette ligne était rentable aussi longtemps qu'elle n'aurait pas été exploitée correctement. Ces motifs révèlent aussi que la Commission s'est fondée sur l'article 262 de la *Loi sur les chemins de fer* pour ordonner à l'appelante de procéder à la réfection de la voie.

As I have already mentioned, the appellant is challenging the two decisions contained in the Commission's Order.

1. Dismissal of the application to abandon.

The first reason for the objection by the appellant to this part of the Order *a quo* is that, in its submission, the Commission contravened section 254 of the *Railway Act* by dismissing the application to abandon without having first decided whether operation of the branch line was economic.

This argument appears to be correct. Under sections 253 and 254 of the *Railway Act*, when the Commission has before it an application to abandon a branch line, it must first determine whether that line is being operated at a loss. If, as in the case at bar, the Commission answers this first question in the affirmative, it must then rule on whether operation of the branch line can be economic. If it decides that such operation is economic, it must dismiss the application; if not, it must rule on the question of whether, in view of the requirements of the public interest, the application to abandon should be allowed. However, in all cases where the Commission finds that a branch line is uneconomic, a company which has continued to operate it after filing an application to abandon is entitled to compensation under section 256. I think it is clear, therefore, that the Act imposes a duty on the Commission, before ruling on an application to abandon a branch line, to decide whether that line is economic. It is unquestionably easier for the Commission to decide on this point if the applicant company has always operated the line it wishes to abandon correctly. However, this does not mean that the Commission is relieved of its duty to rule on whether a branch line is economic solely because it has been badly operated by the company wishing to abandon it. It is always possible, especially for an agency that has the resources of the Commission, to determine whether the operation of a business can be economic, despite the fact that it has been poorly operated or even never operated at all.

I consider, therefore, that the first part of the Order *a quo* is unlawful in that, under section 254

L'appelante, je l'ai déjà dit, attaque les deux décisions que contient l'ordonnance de la Commission.

a 1. Le rejet de la requête en abandon.

Le premier motif pour lequel l'appelante s'en prend à cette partie de l'ordonnance attaquée, c'est que, suivant elle, la Commission a violé l'article 254 de la *Loi sur les chemins de fer* en rejetant la demande d'abandon sans avoir préalablement décidé si l'exploitation de l'embranchement était, oui ou non, rentable.

Cet argument me paraît fondé. Suivant les articles 253 et 254 de la *Loi sur les chemins de fer*, la Commission, lorsqu'elle est saisie d'une requête en abandon d'un embranchement, doit d'abord déterminer si cet embranchement est exploité à perte. Si, comme en l'espèce, la Commission répond affirmativement à cette première question, elle doit ensuite statuer sur la rentabilité de l'exploitation de l'embranchement. Si elle décide que cette exploitation est rentable, elle doit rejeter la requête; dans le cas contraire, elle doit se prononcer sur la question de savoir si, à la lumière des exigences de l'intérêt public, la requête en abandon doit être accordée. Mais dans tous les cas où la Commission aura jugé un embranchement non rentable, la compagnie qui en a continué l'exploitation après avoir déposé une requête d'abandon, a droit à un dédommagement suivant l'article 256. Il me paraît clair, donc, que la Loi impose à la Commission, avant de statuer sur une demande d'abandon d'un embranchement, l'obligation de se prononcer sur la rentabilité de cet embranchement. Certes, il est beaucoup plus facile à la Commission de se prononcer sur ce point si la compagnie requérante a toujours bien exploité la ligne qu'elle veut abandonner. Ce n'est pas à dire, cependant, que la Commission est dispensée de se prononcer sur la rentabilité d'un embranchement pour le seul motif qu'il a été mal exploité par la compagnie qui veut l'abandonner. En effet, il est toujours possible, surtout à un organisme qui possède les ressources de la Commission, de juger de la rentabilité d'une entreprise en dépit du fait qu'elle a été mal exploitée ou, même, qu'elle n'a jamais été exploitée.

Je crois donc que la première partie de l'ordonnance attaquée est illégale en ce que la Commis-

of the *Railway Act*, the Commission cannot reject the application to abandon of the appellant without having first decided whether the branch line which the appellant wishes to abandon is economic.

## 2. Repair of the line.

The Commission ordered the appellant to rebuild the line between Rivière-du-Loup and Edmundston because it found that the appellant had failed to perform the obligations imposed on it by subsection 262(1) of the *Railway Act*, and that the Commission was accordingly required to exercise the power conferred on it by subsection 262(3) to order the applicant to provide "such [necessary facilities and] accommodation".

The appellant's chief argument against this second part of the Order is based on the *audi alteram partem* rule. Assuming that this is a case in which the Commission could make an order under section 262, it could not do so without first giving the appellant an opportunity to be heard. However, the appellant has never been able to make its case on this point because it was never told, before the Order *a quo* was made, that the Commission considered that it had contravened subsection 262(1) and was thinking of directing it to rebuild the railway between Rivière-du-Loup and Edmundston.

This argument would also seem to be correct. The Commission had before it an application to abandon; public hearings were held for the sole purpose of discussing this application. After these public hearings, the Commission could make a ruling on the application to abandon; however, it could not make an order against the appellant without first having given it an opportunity to defend itself. Contrary to what was argued in this Court, this is not a case to which subsection 71(1) of the *National Transportation Act* can be applied. That section enables the Commission to make *ex parte* orders "upon the ground of urgency, or for other reason appearing to the Commission to be sufficient". There was no urgency in the case at bar and the Commission did not even inquire whether reasons existed which could justify its acting *ex parte*.

sion ne pouvait, suivant l'article 254 de la *Loi sur les chemins de fer*, rejeter la requête en abandon de l'appelante sans s'être auparavant prononcée sur la rentabilité de l'embranchement que l'appelante veut abandonner.

## 2. La réfection de la voie.

La Commission a ordonné à l'appelante de reconstruire la voie entre Rivière-du-Loup et Edmundston parce qu'elle a jugé que l'appelante avait manqué aux obligations que lui imposait le paragraphe 262(1) de la *Loi sur les chemins de fer* et qu'il convenait, en conséquence, que la Commission exerce le pouvoir que lui confère le paragraphe 262(3) d'ordonner à la requérante de fournir «les installations et les commodités nécessaires».

Le principal argument de l'appelante à l'encontre de cette seconde partie de l'ordonnance est fondé sur la règle *audi alteram partem*. En supposant qu'il s'agisse ici d'un cas où la Commission pouvait prononcer une ordonnance en vertu de l'article 262, elle ne pouvait cependant pas le faire sans avoir préalablement permis à l'appelante de se faire entendre. Or, l'appelante n'a jamais pu se faire entendre sur ce point parce qu'elle n'a jamais été prévenue, avant que l'ordonnance attaquée ne soit prononcée, que la Commission lui reprochait d'avoir violé le paragraphe 262(1) et songeait à lui ordonner de reconstruire la voie ferrée entre Rivière-du-Loup et Edmundston.

Cet argument me paraît, lui aussi, être fondé. La Commission était saisie d'une requête en abandon; des audiences publiques eurent lieu dans le seul but de discuter de cette requête. Après ces audiences publiques, la Commission pouvait statuer sur la demande d'abandon; elle ne pouvait cependant prononcer une ordonnance contre l'appelante sans lui avoir donné préalablement la chance de se défendre. Contrairement à ce qu'on a soutenu devant nous, il ne s'agit pas ici d'un cas où le paragraphe 71(1) de la *Loi nationale sur les transports* puisse s'appliquer. Cet article permet à la Commission de rendre des ordonnances *ex parte* «pour cause d'urgence ou pour toute autre raison qui lui paraît suffisante». Or, en l'espèce, il n'y avait aucune urgence et la Commission ne s'est même pas demandé s'il existait des motifs pouvant la justifier d'agir *ex parte*.

The second part of the Order would accordingly also appear to be unlawful.

For these reasons, I would allow the appeal and would say that Order R-30741 of April 18, 1980 is unlawful for the following two reasons:

(a) because the Commission cannot rule on an application to abandon a branch line made pursuant to section 253 of the *Railway Act* if it has not first ruled on whether that branch line is economic; and

(b) because the Commission could not make an order against the appellant under section 262 without telling it that it was thinking of making such an order, and without giving it an opportunity to be heard on this point.

LE DAIN J.: I concur.

LALANDE D.J.: I concur in these reasons.

La seconde partie de l'ordonnance me semble donc, elle aussi, être illégale.

Pour ces motifs, je ferais droit à l'appel et je dirais que l'ordonnance R-30741 du 18 avril 1980 est illégale pour les deux motifs suivants:

a) parce que la Commission ne peut statuer sur une requête en abandon d'un embranchement présentée en vertu de l'article 253 de la *Loi sur les chemins de fer* si elle ne s'est préalablement prononcée sur la rentabilité de cet embranchement; et

b) parce que la Commission ne pouvait prononcer d'ordonnance contre l'appelante en vertu de l'article 262 sans la prévenir qu'elle songeait à prononcer pareille ordonnance et sans lui donner la chance d'être entendue sur ce point.

LE JUGE LE DAIN: Je suis d'accord.

d LE JUGE SUPPLÉANT LALANDE: Je souscris à ces motifs.