

Cour fédérale



Federal Court

Date : 20200501

Dossier : T-1138-18

Référence : 2020 CF 578

Ottawa (Ontario), le 1^{er} mai 2020

En présence de monsieur le juge LeBlanc

ENTRE :

MONSIEUR GAÉTAN HOULE

demandeur

et

**PROCUREUR GÉNÉRAL DU CANADA,
MINISTRE DES TRANSPORTS DU CANADA**

défenderesses

JUGEMENT ET MOTIFS

I. Introduction

[1] La Cour est saisie d'une demande de contrôle judiciaire à l'encontre d'une décision de la Commission canadienne des droits de la personne [la Commission], rendue le 9 mai 2018, rejetant la plainte logée par le demandeur aux termes de la *Loi canadienne sur les droits de la personne*, LRC 1985, c H-6 [Loi], au motif que le renvoi de ladite plainte au Tribunal canadien des droits de la personne pour examen, n'est pas justifié.

[2] Le demandeur, qui vit depuis plusieurs années avec un diagnostic de schizophrénie résiduelle et qui aspire à pouvoir exercer les fonctions de capitaine de navire, soutient que le Ministère des Transports du Canada [Transports Canada] a commis, à son endroit, un acte discriminatoire fondé sur un motif de distinction illicite – la déficience – en assortissant son certificat médical maritime de restrictions qui l’empêchent, notamment, d’exercer de telles fonctions. Ces restrictions, affirme-t-il, ne sont pas justifiées puisque, prenant assidûment la médication qu’on lui prescrit et faisant l’objet d’un suivi régulier par son psychiatre traitant, il est asymptomatique depuis plus de 25 ans, ne souffre d’aucune limitation particulière au travail et ne pose donc aucun danger pour la sécurité des navires sur lesquels il est appelé à travailler.

[3] Il reproche à la Commission d’avoir procédé à une analyse stéréotypée et inflexible de la situation, au lieu d’y aller d’une évaluation tenant dûment compte de sa situation particulière. Ce faisant, plaide-t-il, la Commission a erré dans son application du troisième volet du test énoncé dans les arrêts *Colombie-Britannique (Public Service Employee Relations Commission) c BCGSEU*, [1999] 3 RCS 3 [Meiorin] et *Colombie-Britannique (Superintendent of Motor Vehicles) c Colombie-Britannique (Council of Human Rights)*, [1999] 3 RCS 868 [Grismer], lequel test vise à déterminer, tel que le requièrent l’alinéa 15(1)g) et le paragraphe 15(2) de la Loi, si les restrictions accompagnant le certificat médical maritime qui lui a été émis reposent sur un motif justifiable.

II. Contexte

A. *Le diagnostic de schizophrénie paranoïde*

[4] Fort d'un diplôme en techniques maritimes de navigation obtenu à la fin des années 70, le demandeur mène une carrière dans la marine marchande. Au tout début des années 90, il est victime d'un vol, ce qui déclenche alors chez lui un trouble de schizophrénie paranoïde et nécessite son hospitalisation. Il est alors en proie à des hallucinations : il entend des voix et voit des esprits. Ayant accepté la médication qu'on lui propose, il obtient son congé de l'hôpital et reprend le travail.

[5] En 1994, il cesse de prendre sa médication et fait une rechute. Depuis lors, le demandeur dit n'avoir jamais cessé de prendre ladite médication et précise avoir fait l'objet d'un suivi régulier, tous les trois ou quatre mois, par son psychiatre traitant, le docteur Claude Girard. Il dit aussi avoir obtenu, en 1995, un brevet de capitaine au long cours et avoir travaillé comme deuxième et troisième officier sur différents navires, et ce, sans incident.

B. *Le renouvellement du certificat médical maritime de 2002*

[6] Les démêlés du demandeur avec Transports Canada débutent en 2002, lorsqu'il doit renouveler son certificat médical maritime, ce qui doit être fait aux deux ans. On le juge alors, sur la base de son diagnostic de schizophrénie paranoïde, inapte au service en mer. Le demandeur requiert, en vain, la révision administrative de cette décision, mais en juin 2005, la Commission d'appel instituée aux termes de l'article 73 du *Règlement sur l'armement en*

équipage des navires, DORS/97-390, infirme ladite décision, jugeant que le demandeur ne souffre pas d'une incapacité reliée à un trouble psychiatrique actif le rendant totalement incapable ou inapte au service en mer. La Commission d'appel réémet donc au demandeur un certificat médical maritime, mais l'assortit de trois conditions: (i) le demandeur peut uniquement exercer des fonctions d'officier de quart dans le cadre de voyage en eaux contigües : (ii) il doit continuer à prendre quotidiennement sa médication; et (iii) il doit poursuivre, tous les quatre mois, le suivi entrepris auprès de son psychiatre traitant.

[7] Étant d'avis que la décision initiale déclarant le demandeur inapte au service en mer aurait dû être maintenue, Transports Canada se pourvoit en contrôle judiciaire, sans succès toutefois, à l'encontre de la décision de la Commission d'appel, laquelle est jugée raisonnable par la Cour (*Canada (Procureur Général) c Houle*, 2006 CF 497 [*Houle*]).

[8] Parallèlement aux procédures entreprises devant la Commission d'appel, le demandeur porte plainte devant la Commission. Après avoir accepté d'aller en médiation, les parties règlent l'affaire aux termes d'une entente protégée par une clause de confidentialité.

[9] Par ailleurs découragé du fait que son certificat médical maritime demeure assorti de restrictions, le demandeur délaisse le domaine de la navigation pendant quelques années.

C. *La demande de certificat médical maritime de 2012*

[10] En 2012, il décide de reprendre du service et obtient un premier certificat médical provisoire de la part d'un « médecin examinateur de la marine », conformément au *Règlement*

sur le personnel maritime, DORS/2007-115 [Règlement]. Ce certificat ne comporte aucune restriction et il est valide pour la période du 16 mai au 16 novembre 2012.

[11] Toutefois, quelques mois plus tard, soit en septembre 2012, le ministre des Transports, par le biais de l'Unité de médecine maritime de Transports Canada [UMM], s'oppose, comme le lui permet de le faire l'alinéa 278(4)(b) du Règlement, à la délivrance d'un certificat médical maritime au demandeur, qu'on juge inapte au service en mer raison de son diagnostic de schizophrénie paranoïde.

[12] Le demandeur n'en reste pas là. Il communique avec l'Agente principale de la médecine de la marine de l'UMM, la docteure Irma-Nancy Sully, dans les jours qui suivent cette décision et la convainc de réévaluer son dossier sur la foi, notamment, d'un complément d'information médicale qu'il s'engage à fournir. Ainsi, le 26 octobre 2012, le Dr Girard transmet une lettre à la Dre Sully dans laquelle il l'informe, notamment, de ce qui suit :

- a. Il assure le suivi clinique du demandeur depuis 1995 à raison de rencontres tous les trois ou quatre mois;
- b. Le demandeur a présenté des symptômes de décompensation psychotique de la schizophrénie entre 1991 et 1994, lesquels auraient nécessité son hospitalisation à une ou deux reprises;
- c. Depuis, le demandeur n'a jamais été hospitalisé de nouveau et n'a pas connu non plus de périodes d'invalidité causées par ses symptômes;
- d. L'on ne parle plus, dans son cas, d'un diagnostic de schizophrénie paranoïde, mais plutôt d'un diagnostic de schizophrénie résiduelle;

- e. Le demandeur prend régulièrement sa médication, la même qu'on lui a prescrite dans les années 90, mais le fait sur une base préventive et à demi-dose pour s'assurer de ne pas en manquer au cas où il aurait à naviguer;
- f. Sur le plan des symptômes, le demandeur ne présente aucun symptôme psychotique actif, pas plus qu'il ne présente de limitation ou restriction particulière face au travail;
- g. Le suivi psychiatrique dont il fait l'objet et pour lequel il est assidu, est essentiellement à titre préventif; et
- h. Le pronostic concernant le demandeur « est très bon, compte tenu de l'absence de rechute depuis plus de quinze ans, une bonne autocritique, un fonctionnement normal et une prise régulière de la médication » (Dossier complet du demandeur, pièce P-4, p. 41-42).

[13] Dans le cadre du processus de reconsidération de la décision du mois de septembre 2012 le jugeant inapte au travail en mer, le demandeur fait part à l'UMM, à la demande de celle-ci, de ses plans professionnels futurs, lesquels consistent à suivre des cours de recyclage afin de revalider son brevet de capitaine au long cours.

[14] Le 20 décembre 2012, l'UMM, après un réexamen du dossier et « en conformité avec la décision [*Houle*] », revient sur sa décision, juge le demandeur apte au travail en mer, mais lui émet un certificat médical maritime assorti de restrictions à toutes fins utiles identiques à celles imposées par la Commission d'appel en juin 2005, lesquelles limitent les fonctions qu'il peut exercer sur un navire à celles d'officier de quart pour des voyages limités aux eaux contigües et l'obligent à fournir annuellement un rapport de son psychiatre confirmant à la fois qu'il se plie à son traitement pharmacologique et aux suivis en clinique, et que sa condition est stable (Dossier du défendeur, Procureur général du Canada, onglet C, p. 41-42).

D. *La plainte à la Commission liée à l'émission, avec restrictions, du certificat médical maritime de décembre 2012*

[15] Le 29 janvier 2013, le demandeur porte plainte auprès de la Commission. Il soutient que les restrictions imposées par l'UMM l'empêchent d'être capitaine et même premier officier alors que les normes internationales régissant les examens médicaux d'aptitude des gens en mer ne prévoient pas de restrictions dans un cas comme le sien, c'est-à-dire dans le cas d'une personne qui n'a pas eu de récidive pendant plus de 19 ans. Il n'est pas raisonnable, selon lui, de craindre qu'il puisse devenir soudainement malade alors qu'il ne l'a pas été pendant toute cette période.

[16] La plainte est fondée sur l'article 5 de la Loi, selon lequel le fait, pour, notamment, un fournisseur de services destinés au public, de priver un individu de ce service ou de le défavoriser à l'occasion de la fourniture dudit service, constitue un acte discriminatoire, si cet acte est fondé sur un motif de distinction illicite.

E. *La suspension de la plainte et le recours devant le Tribunal d'appel des transports*

[17] Comme il a un recours, qu'il exerce, à l'encontre la décision de l'UMM devant le Tribunal d'appel des transports du Canada [Tribunal] (anciennement la Commission d'appel), la Commission suspend l'étude de la plainte du demandeur comme le permet l'alinéa 41(1)(b) de la Loi.

[18] Le demandeur conteste devant le Tribunal à la fois la décision de l'UMM le déclarant inapte au travail en mer et celle le déclarant apte à ce travail, mais avec restrictions. Dans une

décision datée du 11 juin 2014, le Tribunal, constitué d'un conseiller en révision, rejette la demande de révision du demandeur. Il juge pour l'essentiel, suivant la preuve faite devant lui :

- a. Que la schizophrénie est une condition qui ne peut être guérie;
- b. Que la possibilité d'une rechute, qui peut s'avérer relativement soudaine, ne peut être écartée, même après des années de rémission;
- c. Qu'il est probable qu'une personne souffrante n'aura pas accès, en pleine mer, à des soins médicaux adéquats et en temps opportun; et
- d. Que s'il est envisageable que le demandeur puisse travailler à bord d'un navire sur la base des restrictions imposées par le certificat médical maritime émis par l'UMM, il serait dangereux pour sa propre sécurité et celle du navire, de l'équipage et du grand public qu'il le fasse à titre de capitaine compte tenu du rôle critique et du caractère stressant et exigeant de la fonction.

(Dossier du défendeur, Procureur général du Canada, onglet D, p. 46-60)

[19] Le demandeur se pourvoit en appel de cette décision devant un panel de trois membres du Tribunal. Il estime qu'une erreur fondamentale a été commise par le conseiller en révision du Tribunal, et avant lui par l'UMM, quant à la détermination des normes médicales applicables à sa situation et quant à la prise en compte des faits pertinents en lien avec ces normes. Le 18 février 2016, l'appel est rejeté, le panel étant d'avis que les bonnes normes – celles auxquelles renvoie le Règlement – ont été appliquées et que l'appréciation des faits de l'affaire effectuée par le conseiller en révision à la lumière de ces normes est raisonnable.

[20] Puisque, comme nous le verrons, l'UMM, lorsqu'elle exerce le pouvoir de réexamen de l'émission d'un certificat médical provisoire dévolu au ministre des Transports, doit prendre en compte toute considération pertinente se rattachant aux droits de la personne, tels qu'énoncés à la *Loi constitutionnelle de 1982* (R-U), constituant l'annexe B de la *Loi de 1982 sur le Canada* (R-U), 1982, c 11 [Charte] et à la *Déclaration canadienne des droits*, SC (1960) c 44 [Déclaration], le Tribunal se dit satisfait que la décision de délivrer au demandeur un certificat médical maritime avec restrictions est de nature, dans les circonstances de l'affaire, à porter le moins possible atteinte à ses droits (Dossier complet du demandeur, p. 94-109).

[21] Cette décision du 18 février 2016 n'a pas fait l'objet d'un contrôle judiciaire.

F. *La réactivation de la plainte devant la Commission et le rapport d'enquête*

[22] Le 25 février 2016, le demandeur demande à la Commission de réactiver son dossier. Étant satisfaite que le demandeur a épuisé les recours qui lui étaient ouverts et que le Tribunal n'avait pas à examiner le recours pris devant lui sous l'angle des droits de la personne, la Commission nomme une enquêtrice conformément à l'article 43 de la Loi.

[23] Le 8 janvier 2018, l'enquêtrice produit son rapport [Rapport]. Elle y fait état de la plainte du demandeur et de la question qu'elle a à résoudre de la façon suivante :

Le [demandeur] a été diagnostiqué avec la schizophrénie paranoïde mais n'a aucun symptôme actuel depuis 1995. Il allègue que [Transports Canada] a discriminé à son endroit en imposant des limitations sur son certificat médical de la marine à cause de son diagnostic [*sic*] de schizophrénie, sans tenir compte de l'absence actuelle de symptômes ou de limitations au travail.

La question en litige dans cette plainte est de découvrir si [Transports Canada] a exercé de la discrimination à l'égard du [demandeur] lors de la fourniture de services en raison de sa déficience en le défavorisant et en appliquant des lignes de conduites [*sic*] discriminatoires. »

(Dossier du défendeur, Procureur général du Canada, p. 10)

[24] Après s'être dite satisfaite que l'émission de certificats médicaux maritimes constitue un service destiné au public au sens de l'article 5 de la Loi et que le demandeur a été défavorisé lors de la fourniture de ce service puisqu'il ne peut être titulaire que d'un certificat assorti de restrictions, et ce, en raison d'une norme qui rend inapte au service en mer toute personne souffrant de schizophrénie, l'enquêtrice s'est demandé si cette norme était justifiée (Dossier du défendeur, Procureur général du Canada, p. 10 à 12).

[25] Aux fins de déterminer si cette norme était justifiée, l'enquêtrice a appliqué le test suivant :

- a. La norme en cause a-t-elle été adoptée « dans un but ou objectif rationnellement lié aux fonctions exercées par le [Transports Canada] » ?
- b. Dans l'affirmative, a-t-elle été adoptée par Transports Canada « en croyant sincèrement qu'elle était nécessaire pour réaliser ce but ou cet objectif » ?
- c. Dans l'affirmative toujours, cette norme « est-elle raisonnablement nécessaire pour réaliser le but ou l'objectif » ?

(Dossier du défendeur, Procureur général du Canada, p. 11)

[26] Opinant que rien au dossier ne permettait de conclure que les deux premiers volets de ce test n'étaient pas satisfaits, l'enquêtrice s'est attardée au troisième volet dudit test. À cet égard,

elle a précisé qu'afin de démontrer que la norme en cause est raisonnablement nécessaire afin de réaliser le but ou l'objectif qui la sous-tend, Transports Canada devaient faire la preuve « qu'il est impossible de composer avec les employés qui ont les mêmes caractéristiques que le [demandeur] sans imposer un préjudice injustifié à l'employeur » (Dossier du défendeur, Procureur général du Canada, p. 13).

[27] Après une revue de la preuve au dossier et des prétentions de Transports Canada sur le caractère raisonnablement nécessaire de la norme appliquée au demandeur, l'enquêtrice a offert les conclusions suivantes :

32. [Transports Canada] affirme que le [demandeur] est atteint de schizophrénie. Le fait qu'il soit en « rémission » est en partie dû au fait qu'il prend ses médicaments. Malgré cette apparente stabilité, les experts dans le domaine s'entendent tous pour affirmer que des épisodes psychotiques aigus peuvent survenir malgré des années de stabilité, et même avec la prise régulière de médicaments. Ce risque de récurrence (qui sera présent pendant toute la durée de vie du [demandeur]) est le critère le plus important dans la détermination du risque à la sécurité que pose le diagnostic de schizophrénie, tant au niveau de la réglementation internationale que canadienne. Un individu atteint de schizophrénie qui deviendrait psychotique à bord d'un navire pourrait sans aucun doute compromettre la sécurité de l'équipage du navire, du cargo et de l'environnement. La sécurité doit prévaloir sur la volonté du [demandeur] à travailler dans le milieu marin.

Conclusion :

33. La preuve recueillie indique qu'en fonction des renseignements médicaux fournis par le psychiatre du [demandeur], le médecin spécialiste [de Transports Canada] est d'avis que le [demandeur] est à risque de rechute et que le risque est trop grand pour être capitaine d'un navire. Ceci confirme qu'il ne rencontre pas les exigences professionnelles [de Transports Canada].

34. La preuve recueillie démontre qu'accorder un certificat médical sans restriction [*sic*] au [demandeur] constituerait une contrainte excessive pour [Transports Canada]. [Transports

Canada] a démontré que malgré que le [demandeur] soit en rémission, le risque, en cas de récurrence de la maladie, est beaucoup trop élevé. La sécurité pourrait être compromise.

35. Le [demandeur] est d'ailleurs accommodé par [Transports Canada] puisqu'il a été déclaré apte au travail depuis le 20 décembre 2012 et bénéficie d'un certificat avec certaines restrictions. »

(Dossier du défendeur, Procureur général du Canada, p. 15)

[28] Les parties ont eu l'occasion de répondre au Rapport. Dans une lettre datée du 10 mars 2018, le demandeur reproche à l'enquêtrice :

- a. De ne pas avoir tenu compte de l'article 15 de la Charte puisque prétendre que les schizophrènes sont inaptes au service en mer est discriminatoire;
- b. De ne pas avoir tenu compte de l'article 8 de la « Convention internationale sur l'examen médical des gens en mer de 1946 » selon lequel il n'était pas permis à Transports Canada de décréter que les schizophrènes sont inaptes au service en mer en l'absence de l'avis de spécialistes indépendants;
- c. D'avoir appliqué le guide *Examen médical des navigants – Guide du médecin (TP 1134F)* [Guide du médecin] qui décrète l'inaptitude pour le service en mer pour les gens atteints de schizophrénie, au détriment des *Directives relatives à la conduite des examens médicaux d'aptitude précédant l'embarquement et des examens périodiques des gens en mer* (maintenant les *Directives relatives aux examens médicaux des gens en mer*) publiées par l'Organisation internationale du travail et l'Organisation mondiale de la santé, auxquelles renvoient le Règlement [Directives OIT/OMS], et de la *Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et*

de veille (STCW) [Convention STCW], lesquelles ne décrètent pas de pareille inaptitude pour les gens de mer qui, comme lui, sont devenus schizophrènes suite à un épisode unique associé à des facteurs de perturbation;

- d. D'avoir préféré l'avis des médecins de l'UMM et d'un psychiatre n'ayant aucune expertise en médecine occupationnelle – le docteur Jonathan Pullman – au détriment de l'avis de son propre psychiatre traitant, qui le suit depuis près de 25 ans, et, surtout, de ceux des médecins examinateurs de la marine qui, entre 2012 et 2016, lui ont émis des certificats médicaux maritimes provisoires sans restrictions; et
- e. D'avoir fait référence aux deux jugements du Tribunal alors que ces jugements ne sont pas valables puisque ses droits de représentation y ont été brimés.

(Dossier du défendeur, Procureur général du Canada, p. 17 à 26)

[29] Dans une lettre adressée à l'enquêtrice le 9 avril 2018, Transports Canada a réagi à la réponse du demandeur en référant l'enquêtrice aux informations produites par ses représentants en cours d'enquête et en lui fournissant des précisions additionnelles sur sa compréhension des normes internationales applicables à l'examen médical des gens de mer (Dossier du défendeur, Procureur général du Canada, p. 28-29).

G. *La décision de la Commission*

[30] Tel qu'indiqué d'entrée de jeu, la Commission a jugé que l'examen de la plainte du demandeur par le Tribunal canadien des droits de la personne n'était pas justifié et qu'il y avait

lieu, en conséquence, de rejeter ladite plainte. Elle s'est dite d'avis, plus spécifiquement, que l'imposition de limitations au certificat médical maritime du demandeur était raisonnable « compte tenu, d'une part, des obligations domestiques et internationales [de Transports Canada] quant à l'attribution de ce type de certificat médical et, d'autre part, de l'information fournie par le psychiatre du [demandeur] » (Dossier complet du demandeur, p. 19).

[31] Elle a souligné, à ce titre, que le Canada était signataire d'un certain nombre de conventions internationales régissant le travail en mer, dont la Convention STCW et la *Convention du travail maritime, 2006* [CTM], et qu'il s'était engagé à leur donner effet. Notamment, précise-t-elle, le Canada, ce faisant, a explicitement incorporé en droit interne, via le paragraphe 270(1) du Règlement, les Directives OIT/OMS, lesquelles visent à harmoniser les conditions d'octroi de certificats médicaux maritimes à travers le monde (Dossier complet du demandeur, p. 19).

[32] Se référant plus particulièrement à l'Annexe E des Directives OIT/OMS, laquelle propose au médecin examinateur des critères de détermination de l'aptitude au service en mer en présence d'une affection commune, et reconnaissant que ces critères ont été conçus « pour admettre une certaine flexibilité », la Commission a noté que pour les troubles mentaux et du comportement, dont les critères sont répertoriés au code de diagnostic F-20-31 de ladite Annexe, et plus spécifiquement pour un trouble caractérisé par « plusieurs épisodes avec ou sans facteurs de perturbation », il convenait, selon ces critères, de faire une « évaluation au cas par cas visant à exclure tout risque de récurrence au moins cinq ans après la fin de l'épisode, s'il n'y en a pas eu

d'autre, à condition qu'il n'y ait pas de symptômes résiduels et qu'aucune médication n'ait été nécessaire au cours des deux dernières années » (Dossier complet du demandeur, p. 20).

[33] La Commission s'est dite satisfaite, suivant la preuve au dossier, laquelle démontre que le demandeur souffre de schizophrénie résiduelle et doit continuer à prendre des médicaments pour contrôler ses symptômes, que les restrictions imposées par Transports Canada au certificat médical maritime du demandeur étaient conformes aux Directives OIT/OMS compte tenu de l'état de santé actuel de ce dernier. Elle s'est aussi dite d'avis que l'avis du psychiatre traitant du demandeur, suivant lequel ce dernier ne souffre d'aucune limitation ou restriction « au plan psychologique », avait un poids relatif puisque rien au dossier ne démontrait qu'il « est un médecin de marine qualifié, ou qu'il a évalué le [demandeur] à la lumière de la législation applicable à la délivrance de certificats médicaux de la marine » (Dossier complet du demandeur, p. 21).

[34] La Commission s'est aussi dite satisfaite qu'une évaluation individualisée de la situation du demandeur avait été effectuée par l'UMM, tel qu'en fait foi la reconsidération de la décision du 4 septembre 2012, déclarant le demandeur inapte au travail en mer, qui a mené à l'émission du certificat de décembre 2012 déclarant ce dernier apte pour ce genre de travail, sous réserve de certaines limitations (Dossier complet du demandeur, p. 21).

[35] Enfin, elle s'est dite d'avis qu'il était « raisonnable et même nécessaire pour [Transports Canada] d'adopter des lignes de conduite respectant les obligations internationales du Canada en matière de sécurité en mer ». Elle en a conclu que de « [r]equérir de [Transports Canada] qu'il

contrevienne à ces obligations afin d'octroyer au [demandeur] un certificat médical de la marine sans restriction constituerait une contrainte excessive » (Dossier complet du demandeur, p. 21).

H. *Les récriminations du demandeur à l'encontre de la décision de la Commission*

[36] Le demandeur soutient que la Commission a commis quatre erreurs justifiant l'intervention de la Cour.

[37] Tout d'abord, le demandeur soutient que la Commission a erré dans son application du troisième volet du test énoncé dans les arrêts *Meoirin* et *Grismer*. Plus particulièrement, il lui reproche d'avoir omis d'analyser si Transports Canada avait répondu à ses besoins jusqu'au point où il en aurait résulté une contrainte excessive, non seulement en écartant l'opinion de son psychiatre traitant des 25 dernières années, mais aussi en ne prenant même pas acte de l'avis des médecins examinateurs de la marine qui lui ont émis des certificats médicaux provisoires sans restrictions entre 2012 et 2016.

[38] En deuxième lieu, le demandeur reproche à la Commission d'avoir omis d'appliquer le test de l'arrêt *R c Oakes*, [1986] 1 RCS 103 [*Oakes*] dans le cadre de son analyse. Notamment, il lui fallait se demander, selon le demandeur, s'il était arbitraire, inéquitable ou irrationnel de le priver d'un droit alors qu'il est asymptomatique depuis 25 ans, ce qu'elle n'a pas fait. Il lui fallait aussi s'assurer que les restrictions imposées à son certificat médical maritime portaient le moins possible atteinte à son droit, ce qu'elle n'a pas fait non plus. Enfin, plaide-t-il, il lui fallait s'assurer que les normes édictées au code de diagnostic F-20-31 de l'Annexe E des Directives OIT/OMS n'étaient pas elles-mêmes arbitraires, inéquitables ou irrationnelles.

[39] En troisième lieu, le demandeur estime que la Commission aurait dû conclure que Transports Canada n'avait pas fait preuve de toute la flexibilité requise dans son application des critères de détermination de l'aptitude au service en mer contenus à l'Annexe E des Directives OIT/OMS en lien avec le code diagnostic F-20-31. Cela découle, insiste-t-il, du fait qu'on l'a classé dans la catégorie, plus limitative, des personnes victimes d'un épisode de schizophrénie unique sans facteurs de perturbation ou à plusieurs épisodes avec ou sans facteur de perturbation, plutôt que dans la catégorie, non limitative et davantage appuyée par la preuve médicale au dossier, des personnes victimes d'un seul épisode de schizophrénie associé à des facteurs de perturbation, laquelle catégorie le rendrait apte « à accomplir, dans le monde entier, l'ensemble des tâches spécifiques au service considéré ».

[40] Enfin, le demandeur plaide que la Commission a fait défaut d'effectuer une évaluation individualisée de sa situation. Il en veut pour preuve le défaut de la Commission de considérer l'avis de son psychiatre traitant voulant que depuis sa rechute de 1994, il ne présente ni symptômes psychotiques actifs, ni limitations ou restrictions particulières face au travail, ou encore de même faire mention des avis des médecins examinateurs de la marine qui lui ont octroyé des certificats médicaux maritimes provisoires sans restrictions. Il en veut également pour preuve le fait que la Commission s'en soit remis ultimement à l'opinion de médecins qui ne l'ont jamais rencontré.

III. Question en litige et norme de contrôle

[41] À mon avis, cette affaire ne soulève qu'une seule question et c'est celle de savoir si, en concluant comme elle l'a fait dans son application du troisième volet du test énoncé dans les

arrêts *Meoirin* et *Grismer*, la Commission a erré de manière à justifier l'intervention de la Cour suivant les paramètres fixés par l'article 18.1 de la *Loi sur les Cours fédérales*, LRC (1985), c F-7.

[42] Au moment où les parties ont produit leur mémoire respectif au dossier de la Cour, il ne faisait aucun doute, en l'absence de récriminations fondées sur les principes d'équité procédurale, que la norme de contrôle applicable à cette question, comme j'ai eu l'occasion de le dire dans l'affaire *Walsh c Canada (Procureur général)*, 2017 CF 451 [*Walsh*], à laquelle le demandeur a abondamment référé, était celle de la décision raisonnable (*Walsh* au para 22-23; *Halifax (Regional Municipality) c Nouvelle-Écosse (Human Rights Commission)*, [2012] 1 SCR 364 aux para 21 et 25 [*Halifax Regional*]; *Bell Canada c Syndicat canadien des communications, de l'énergie et du papier*, [1999] 1 CF 113 (CA) au para 38 [*Bell Canada*]).

[43] Cela signifiait que la Cour n'allait normalement pas contrecarrer les décisions de la Commission à moins que « des omissions déraisonnables se [soient] produites, par exemple lorsqu'un enquêteur n'a pas examiné une preuve manifestement importante » (*Walsh* au para 23; *Tutty c Canada (Procureur général)*, 2011 CF 57, au para 14; *Keith c Canada (Service correctionnel)*, 2012 CAF 117, au para 43; *Sketchley c Canada (Procureur général)*, 2005 CAF 404 au para 47; *Dunsmuir c Nouveau-Brunswick*, 2008 CSC 9, au paragraphe 47).

[44] Lorsque la présente affaire a été plaidée cependant, la Cour suprême du Canada venait de rendre son jugement dans l'affaire *Canada (Citoyenneté et Immigration) c Vavilov*, 2019 CSC 65 [*Vavilov*], une affaire qui s'est présentée à elle comme une « occasion de se pencher de nouveau

sur sa façon d'aborder le contrôle judiciaire des décisions administratives » (*Vavilov* au para 1) et à laquelle le demandeur a aussi abondamment référé.

[45] Or, à mon avis, cet arrêt ne vient rien changer quant à la norme de contrôle applicable à l'examen de la question en litige en l'espèce. En effet, dans un souci de clarification et de simplification du droit applicable eu égard à la détermination de la norme de contrôle applicable dans un cas donné, la Cour suprême a adopté un « cadre d'analyse repos[ant] sur la présomption voulant que la norme de la décision raisonnable soit la norme applicable dans tous les cas » (*Vavilov* aux para 10 et 25) [Je souligne]. Ce cadre d'analyse tient pour acquis, en tant que fondement conceptuel de cette présomption, l'expertise du décideur administratif, considérée inhérente à ses fonctions spécialisées (*Vavilov* aux para 26 à 28).

[46] Selon *Vavilov*, il ne peut y avoir dérogation à cette présomption que dans deux types de situations. Le premier concerne les cas où le législateur a indiqué clairement souhaiter l'application d'une norme différente de la norme de la décision raisonnable. Ce sera le cas lorsque le législateur prescrit lui-même la norme applicable ou encore prévoit un mécanisme d'appel d'une décision administrative devant une cour de justice. Il s'agit ici de respecter la volonté du législateur.

[47] Le deuxième type de situations vise, pour sa part, les instances où la présomption d'application de la norme de la décision raisonnable doit céder le pas lorsque la primauté du droit commande l'application de la norme de la décision correcte. Ce sera le cas des questions de nature constitutionnelle, des questions de droit générales d'importance capitale pour le système

juridique dans son ensemble et des questions liées à la délimitation des compétences respectives d'organismes administratifs (*Vavilov* au para 17).

[48] À mon avis, la présente affaire ne présente aucune des caractéristiques permettant d'écarter la présomption d'application de la norme de la décision raisonnable et je n'ai pas compris, lors des représentations du procureur du demandeur à l'audience, qu'il continuait à prétendre, comme il l'avait fait dans son mémoire, que les questions de savoir si la Commission avait appliqué correctement le troisième volet du test énoncé dans les arrêts *Meoirin* et *Grismer* ou encore si elle aurait dû se livrer, en l'espèce, à une analyse fondée sur l'arrêt *Oakes*, devaient être révisées par cette Cour suivant la norme de la décision correcte.

[49] Quant au contenu de la norme de la décision raisonnable, il me suffira d'ajouter, pour les fins du présent dossier, que, comme l'a rappelé la Cour suprême du Canada, « [u]ne cour de justice qui applique la norme de contrôle de la décision raisonnable ne se demande donc pas quelle décision elle aurait rendue à la place du décideur administratif, ne tente pas de prendre en compte l'« éventail » des conclusions qu'aurait pu tirer le décideur, ne se livre pas à une analyse *de novo*, et ne cherche pas à déterminer la solution « correcte » au problème ». Elle n'est appelée « qu'à décider du caractère raisonnable de la décision rendue par le décideur administratif — ce qui inclut à la fois le raisonnement suivi et le résultat obtenu » (*Vavilov* au para 83).

IV. Analyse

A. *Moyens préliminaires*

[50] Avant d'entreprendre l'analyse de la question en litige, il me faut disposer de deux moyens préliminaires soulevés par le Procureur général.

[51] Le premier moyen a trait à l'intitulé de la cause, le Procureur général étant d'avis qu'il devrait être le seul à y être désigné comme défendeur. À mon sens, la présence de deux défendeurs en l'espèce est redondante, mais pas nécessairement irrégulière. En effet, le ministre des Transports – l'autre défendeur – a clairement un intérêt direct dans l'issue du présent litige puisqu'ultimement, c'est celui qui émet les certificats médicaux maritimes. Il n'est pas, au surplus, le décideur administratif dont la décision est soumise au contrôle de la Cour. Il en aurait été autrement si le demandeur avait désigné la Commission ou encore le ministère des Transports comme défendeurs, auquel cas ces désignations se seraient avérées irrégulières (*Forest Ethics Advocacy Association c Canada (Office national de l'énergie)*, 2013 CAF 236 aux para 16-21; *Drew c Canada (Procureur général)*, 2018 CF 553 au para 12; *Gravel c Canada (Procureur général)*, 2011 CF 832 aux para 5-6) [Je souligne]. Toutefois, ce n'est pas ce qu'il a fait.

[52] La désignation du ministre des Transports, à titre de défendeur en l'instance, sera donc maintenue.

[53] Le second moyen soulevé par le Procureur général concerne certains des éléments de preuve produits par le demandeur devant cette Cour. Il s'agit des pièces P-3, P-5 et P-12 jointes à

l'affidavit qu'il a souscrit au soutien de sa demande de contrôle judiciaire et des paragraphes 1, 3, 7, 9, 20, 21 et 22 dudit affidavit.

[54] Le Procureur général soutient que ces éléments de preuve constituent de la preuve nouvelle, soit de la preuve qui n'était pas devant la Commission lorsqu'elle a rendu sa décision. En conséquence, plaide-t-il, ces éléments de preuve ne devraient pas, suivant les enseignements de la Cour d'appel fédérale dans l'affaire *Association des universités et collèges du Canada c Canadian Copyright Licensing Agency (Access Copyright)*, 2012 CAF 22 [*Access Copyright*], être considérés par la Cour.

[55] En principe, une demande de contrôle judiciaire doit être évaluée sur la base du dossier qui était devant le décideur administratif, faisant en sorte que les éléments de preuve qui ne s'y trouvent pas doivent être considérés comme inadmissibles devant la cour de révision (*Access Copyright* au para 19). Toutefois, cette règle souffre de certaines exceptions, dont celle voulant qu'il soit permis de produire, dans le cadre d'un contrôle judiciaire, même si le décideur n'y a pas eu accès, de l'information générale susceptible d'aider la Cour à comprendre les questions qui se rapportent au litige. Ce type d'information sera admissible pourvu qu'il « [n'aille] pas plus loin en fournissant des éléments de preuve se rapportant au fond de la question déjà tranchée par le tribunal administratif, au risque de s'immiscer dans le rôle que joue le tribunal administratif en tant que juge des faits et juge du fond » (*Access Copyright* au para 20).

[56] La pièce P-3 contient pour l'essentiel, en liasse, les certificats médicaux provisoires émis au demandeur, aux deux ans, entre 2012 et 2018. Mis à part le certificat de 2018 et la note

médicale qui le précède, émis quelques semaines seulement avant que la Commission ne rende sa décision, il est fait mention de ces certificats dans le dossier qui était devant la Commission. Notamment, il en est fait mention dans la lettre que le demandeur lui a adressée en mars 2018, en réponse au Rapport (Dossier du défendeur, Procureur général du Canada, p. 23). Je ne vois donc aucune raison d'exclure les certificats de 2012, 2014 et 2016, d'autant plus qu'ils ne consistent qu'en de simples formulaires d'une demi-page qui n'ajoutent aucune information substantielle à ce que le dossier qui était devant l'enquêtrice et la Commission contenait déjà. Le paragraphe 22 de l'affidavit du demandeur, qui ne fait que reprendre cette information, n'a pas à être radié non plus, à part, bien sûr, la référence au certificat provisoire de 2018.

[57] Pour sa part, la pièce P-5 est constituée d'une série de documents visant à établir la formation et les compétences techniques acquises par le demandeur dans le domaine maritime de même que son expérience en mer. Rien, dans la présente cause, ne se joue vraiment sur ces questions. Cette pièce contribue, à mon sens, à tracer les pourtours du contexte général du présent litige, sans plus. Elle est donc admise d'autant plus que le demandeur en a fait état, de façon générale, dans les représentations qu'il a soumises à l'enquêtrice. Il en est de même des paragraphes 1, 3, 7, 9, 20 et 21 de l'affidavit du demandeur, lesquels, encore une fois, ne font que reprendre cette information contextuelle générale.

[58] La pièce P-12, quant à elle, est constituée d'extraits de témoignages entendus par le conseiller en révision du Tribunal, soit ceux des docteurs Sully et Pullman et de M. Cédric Baumelle, un expert en sécurité maritime. Je m'explique mal cette objection à l'admissibilité de ces extraits de témoignages puisque dans une lettre datée du 10 avril 2017, qui se voulait la

réponse de Transports Canada à la plainte du demandeur, une avocate des services juridiques de ce ministère, chargé de transmettre ladite réponse, a transmis à l'enquêtrice, via la Division des enquêtes de la Commission, ce qui semble être une copie complète de la transcription desdits témoignages (Dossier du défendeur, Procureur général du Canada, onglet F, p. 70). À première vue, donc, la transcription de ces témoignages, dont la Pièce P-12 reproduit des extraits, était devant l'enquêtrice.

[59] Le demandeur était, par conséquent, tout à fait en droit de les produire au dossier de la Cour puisque ces extraits faisaient, selon toute vraisemblance, partie du dossier qui était devant le décideur, et ce, même s'ils n'ont pas été reproduits dans le Dossier certifié du tribunal transmis au greffe de la Cour par la Commission aux termes de la règle 318 des *Règles des Cours fédérales*, DORS/98-106, lequel, comme ça semble être le cas la plupart du temps lorsqu'il s'agit de dossiers émanant de la Commission, se résume au strict minimum (*François-Jumelle c Société canadienne des postes*, 2019 CF 1601, aux para 36-39). On ne m'a pas convaincu, ni même cherché à me convaincre que la situation était différente en l'espèce.

[60] Ce second moyen préliminaire est donc également rejeté.

B. *La décision de la Commission est déraisonnable.*

(1) Le rôle de la Commission

[61] Il convient, d'entrée de jeu, de bien situer le rôle qu'est appelée à jouer la Commission aux termes des pouvoirs qui lui sont conférés par l'article 44 de la Loi. Ce rôle n'est pas de

déterminer si la plainte dont elle est saisie est fondée; il est plutôt de déterminer si un examen de la plainte, par le Tribunal canadien des droits de la personne, aussi institué par la Loi, est justifié compte tenu des circonstances de l'affaire (*Cooper c Canada (Commission de la personne)*, [1996] 3 RCS 854 [*Cooper*] au para 53).

[62] En ce sens, la Commission n'est pas un organisme adjudicatif, cette fonction étant dévolue par la Loi audit tribunal. Son mandat premier, à cette étape, s'apparente davantage à celui du juge qui effectue à une enquête préliminaire. En d'autres termes, il lui revient de procéder à un « examen préalable » de l'affaire (*Cooper* aux para 52-53; *Syndicat des employés de production du Québec et de l'Acadie c Canada (Commission canadienne des droits de la personne)*, [1989] 2 RCS 879 aux p. 898-899; *Herbert c Canada (Procureur général)*, 2008 CF 969 au para 16). En exerçant ce mandat, la Commission se voit confier un large pouvoir discrétionnaire (*Halifax Regional* aux para 21 et 25).

[63] Toutefois, malgré toute la latitude dont jouit la Commission et la déférence dont la Cour doit faire preuve à son endroit, les décisions qu'elle rend de rejeter ou de référer une plainte au Tribunal canadien des droits de la personne pour examen, doivent tout de même satisfaire aux exigences de la raisonnable, c'est-à-dire qu'elles « doi[ven]t être fondée[s] sur une analyse intrinsèquement cohérente et rationnelle et [être] justifiée[s] au regard des contraintes juridiques et factuelles auxquelles le décideur est assujetti » (*Vavilov* au para 85).

[64] Comme nous le verrons, ce n'est pas le cas ici.

(2) Le cadre normatif

[65] Il est utile, dans un premier temps, de tracer le cadre normatif applicable à l'octroi de certificats médicaux maritimes au Canada.

[66] Ce cadre émane, pour l'essentiel du Règlement, adopté aux termes de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*, LC 2001, c 26 [LMMC], laquelle a pour objet, notamment, de (i) protéger la santé et le bien-être de ceux qui participent au transport et au commerce maritimes, notamment l'équipage; (ii) de favoriser la sûreté du transport maritime et de la navigation de plaisance; (iii) de faire en sorte que le Canada honore ses obligations internationales découlant d'accords bilatéraux et multilatéraux en matière de navigation et de transport maritimes; et (iv) d'encourager l'harmonisation des pratiques maritimes.

[67] Les Directives OIT/OMS, par l'effet des paragraphes 1(7) et 270(1) du Règlement, font partie du corpus de normes médicales devant guider l'exercice de délivrance de tels certificats. Elles se veulent un « instrument d'orientation complémentaire à l'usage des autorités compétentes » visant à harmoniser les normes d'aptitude physique applicables aux gens en mer édictées aux termes de la *Convention (no 73) sur l'examen médical des gens en mer, 1946*, plus tard incorporée dans la Convention CMT, et de la Convention STCW. Elles se sont avérées nécessaires en raison l'internationalisation croissante du transport maritime et des variations considérables entre les normes d'aptitude physique qui pouvaient être appliquées d'un pays à l'autre (Dossier du défendeur, Procureur général du Canada, onglet H, p. 167).

[68] Les règles régissant la délivrance de certificats médicaux maritimes se trouvent énoncées aux articles 268 à 281 du Règlement. Ce régime prévoit la délivrance de deux types de certificats : le « certificat médical provisoire », émis, aux termes de l'article 275 du Règlement, par un « médecin examinateur de la marine » suite à un examen médical régi par les normes médicales édictées aux Directives OIT/OMS et celles prévues à l'article 270 du Règlement, et le « certificat médical », délivré sur réexamen du certificat médical provisoire par le ministre des Transports, tel que le permet l'article 278 du Règlement.

[69] Suivant l'article 269 du Règlement, ces certificats attestent de l'aptitude du titulaire à exercer les fonctions pour lesquelles il sera employé et à effectuer les voyages qu'effectuera le navire à bord duquel il sera employé.

[70] Quant au certificat médical provisoire plus particulièrement, les paragraphes 270(1) et 275(1) du Règlement stipulent que lorsqu'il est délivré, avec ou sans restrictions, il fait foi que le titulaire possède (i) une force musculaire suffisante pour soulever et transporter un poids de 22 kilogrammes; (ii) la capacité physique de monter à une échelle en portant un appareil respiratoire et son équipement de sauvetage personnel; (iii) la souplesse et la force physique pour s'acquitter de fonctions de lutte contre l'incendie à bord et d'abandon du navire qui peuvent lui être assignées en cas d'urgence; et (iv) les aptitudes physiques et mentales pour satisfaire aux exigences occupationnelles et opérationnelles du poste qu'il occupe ou cherche à occuper.

[71] Le médecin examinateur de la marine, lorsqu'il délivre un certificat médical provisoire, doit, suivant l'alinéa 275(1)(a) du Règlement, fournir au ministre des Transports une copie dudit

certificat, l'original du formulaire de rapport d'examen dûment rempli de même que copie de tout autre rapport médical pertinent. Par ailleurs, selon l'alinéa 275(2)(b) du Règlement, lorsque ce médecin, après avoir délivré un tel certificat, demeure incertain des aptitudes physiques et mentales du titulaire, il doit renvoyer le dossier au ministre des Transports afin que celui-ci exerce les pouvoirs qui lui sont dévolus aux termes de l'article 278 du Règlement.

[72] Le navigant à qui la délivrance d'un certificat médical provisoire a été soit refusée, soit acceptée, mais avec restrictions, peut, aux termes de l'article 277 du Règlement, contester la décision du médecin examinateur de la marine devant le ministre des Transports en transmettant à ce dernier un mémoire conformément au paragraphe 278(1) du Règlement. Le même droit de contestation s'étend à l'employeur actuel ou potentiel du navigant.

[73] Suivant le paragraphe 278(3) du Règlement, le ministre des Transports peut aussi, de sa propre initiative, s'il a des raisons de croire, notamment, que le certificat médical provisoire dont il doit recevoir copie du médecin examinateur de la marine est erroné ou incomplet, procéder au réexamen dudit certificat. Ce faisant, il peut prendre l'une ou plusieurs des mesures prévues au paragraphe 278(2) du Règlement, à savoir :

- a. Ordonner que des examens ou tests médicaux supplémentaires soient effectués et préciser, s'il le désire, la nature des examens ou tests exigés et les personnes ou les organismes qui les feront subir;
- b. Consulter tout expert relativement à l'aptitude physique ou l'aptitude mentale du navigant ou aux exigences occupationnelles et opérationnelles du poste qu'occupe ou pourrait occuper celui-ci s'il avait le certificat médical exigé; et

- c. Nommer un comité de réexamen médical arbitral composé d'un médecin indépendant de l'armateur, d'un expert breveté ou certifié en travail maritime et d'un membre de l'industrie maritime jugé acceptable par le navigant, qui fonctionnera selon le processus prévu à l'article 279 du Règlement et qui sera chargé de lui présenter ses recommandations relatives au certificat médical provisoire sous examen.

[74] Suite à son réexamen du certificat médical provisoire, le ministre des Transports peut, selon ce que prévoit le paragraphe 278(4) du Règlement, refuser de délivrer le certificat médical sollicité ou encore le délivrer avec ou sans restrictions. Suivant le paragraphe 278(5) du Règlement, le ministre fonde sa décision sur les critères suivants :

- a. Les exigences occupationnelles et opérationnelles du poste que le navigant occupe ou cherche à occuper;
- b. Le niveau de risque que comporte ce poste autant pour le navigant lui-même que pour les autres navigants, les passagers du navire à bord duquel se trouve le poste, s'il y en a, le navire lui-même de même que la santé et la sécurité du grand public; et
- c. Toute considération pertinente se rattachant aux droits de la personne, tels qu'énoncés dans la Charte et dans la Déclaration.

[75] Lorsque le ministre des Transports, aux termes de l'exercice de son pouvoir de réexamen, délivre un certificat médical avec restrictions, le navigant, conformément à l'article 280 du Règlement, peut contester ledit certificat devant le Tribunal, comme cela s'est avéré être le cas en l'espèce.

[76] Dans l'affidavit que le Procureur général a produit au soutien du présent contrôle judiciaire, soit celui de la docteure Marie Goulet, Agente principale au sein de l'UMM, on en comprend que cette unité est chargée « de la revue des rapports d'examen médical de la marine des navigants soumis par les médecins examinateurs de la marine (en vue de l'obtention d'un certificat médical de la marine par lesdits navigants) » (Dossier du défendeur, Procureur général du Canada, p. 30).

[77] La Dre Goulet ne précise toutefois pas où le mandat de l'UMM se situe par rapport aux « mesures », spécifiées au paragraphe 278(2) du Règlement, que le ministre des Transports peut prendre lorsqu'il a des raisons de croire que le certificat médical provisoire émis par un médecin examinateur de la marine est erroné ou incomplet.

[78] Un mot maintenant, pour compléter ce tour d'horizon du cadre normatif applicable à la délivrance de certificats médicaux maritimes, sur les Directives OIT/OMS.

[79] Ces directives ont pour vocation, notamment :

- a. « d'offrir aux administrations maritimes un ensemble de critères internationalement reconnus auxquels les autorités compétentes pourront se référer, que ce soit directement ou pour élaborer des normes nationales d'examen médical compatibles avec les exigences internationales »; et
- b. de « faciliter la tâche des administrations nationales lorsque celles-ci ont à fixer des critères de décision équitables pour déterminer si une personne est – ou n'est pas – capable d'accomplir en mer de manière sûre et efficace ses tâches courantes aussi bien

que les fonctions qui lui incomberaient en situation d'urgence, dès lors que ces exigences sont compatibles avec les capacités physiques de l'intéressé. » (Dossier du défendeur, Procureur général du Canada, onglet H, p. 171).

[80] Elles traitent, à cette fin, de l'objet et du contenu du certificat médical délivré aux gens de mer, énoncent les compétences recherchées chez les médecins habilités à faire subir l'examen médical associé à la délivrance de tels certificats, et édictent, à l'intention de ces derniers, des instructions portant sur la conduite de tels examens et la délivrance de tels certificats (Dossier du défendeur, Procureur général du Canada, onglet H, p. 176 à 185).

[81] Plus particulièrement, les Directives OIT/OMS édictent des normes médicales devant guider le travail de ces médecins. Ces normes sont énoncées aux annexes A à E desdites directives. L'Annexe A traite des normes d'acuité visuelle; l'Annexe B, des normes d'acuité auditive, l'Annexe C, des normes d'aptitude physique; et l'Annexe D, des critères de détermination de l'aptitude dans le cas de traitement médicamenteux.

[82] Tel que j'en ai déjà fait mention, c'est l'Annexe E qui été invoquée de part et d'autre en l'espèce. Cette Annexe énonce les critères de détermination de l'aptitude d'un navigant au travail en mer en présence d'une « affection commune ». Elle repose sur la prémisse qu'il est impossible, pour le médecin praticien, de « dresser une liste exhaustive des critères d'aptitude correspondant à tous les états pouvant se rencontrer chez un individu, y compris de leurs variantes dans leur manifestation et les pronostics auxquels ils donnent lieu » (Dossier du défendeur, Procureur général du Canada, onglet H, p. 198).

[83] L'Annexe E édicte, à cette fin, sous forme de tableau, des « recommandations » « conçues pour admettre une certaine flexibilité dans leur interprétation tout en restant compatible avec une prise de décision axée sur la préservation de la sécurité en mer » (Dossier du défendeur, Procureur général du Canada, onglet H, p. 198). Ce tableau présente cinq colonnes contenant chacune le type d'information suivant :

- Colonne 1 : « Les codes de la Classification internationale des maladies (CIM) de l'OMS, 10e révision », qui ont été retenus « dans le but de faciliter l'analyse des données et, en particulier, leur compilation à l'échelle internationale »;
- Colonne 2: « L'appellation commune de l'affection ou du groupe d'affections considérés, avec une indication succincte de son incidence sur le travail en mer »;
- Colonne 3: « Les recommandations indiquant les circonstances dans lesquelles le travail en mer sera probablement contre-indiqué, temporairement ou de manière permanente. Cette colonne est la première à consulter lorsque l'on se réfère au tableau en vue de prendre une décision sur l'aptitude de l'intéressé »;
- Colonne 4: « Les recommandations concernant les circonstances dans lesquelles le travail en mer peut être autorisé moyennant certaines restrictions concernant les tâches pouvant être effectuées ou les fonctions de veille pouvant être assurées. Elles devront probablement être formulées suivant une fréquence inférieure à moins de deux ans. Cette colonne sera à consulter lorsque l'intéressé ne satisfait pas aux critères prévus dans la colonne 3 »;
- Colonne 5: « Les recommandations concernant les circonstances dans lesquelles le travail en mer peut être autorisé dans le secteur de compétence de l'intéressé. Elles seront probablement appropriées. Cette colonne sera à consulter lorsque l'intéressé ne satisfait pas aux critères prévus dans les colonnes 3 ou 4 ».

(Dossier du défendeur, Procureur général du Canada, onglet H, p. 198)

[84] Le code de classification internationale des maladies qui a été appliqué au demandeur, je le rappelle, est le code F-20-31 (colonne 1) et la nature de l'affection commune considérée dans son cas est celle des « *Troubles mentaux et du comportement (troubles aigus) – qu'ils soient organiques, schizophréniques ou qu'ils relèvent d'une autre catégorie reprise dans la CIM. Troubles bipolaires (maniaco-dépressif). Réurrence débouchant sur des changements de la*

perception/la fonction cognitive, des accidents, un comportement erratique ou dangereux »

(colonne 2) (Dossier du défendeur, Procureur général du Canada, onglet H, p. 198). Les colonnes

3 à 5 du tableau portent les titres suivants :

- Colonne 3 : « Incompatibilité avec l'exécution sûre et efficace des tâches courantes et d'urgence - Probablement temporaire (T) - Probablement permanente (P) »;
- Colonne 4 : « Aptitude à accomplir certaines tâches, mais pas toutes, et pas dans toutes les eaux (R). Un suivi plus fréquent est nécessaire (L) »; et
- Colonne 5 : « Aptitude à accomplir dans le monde entier l'ensemble des tâches spécifiques au service considéré ».

[85] Pour fins de commodité, le tableau correspondant à ce code diagnostic [Tableau] est reproduit ci-dessous :

CIM-10 (Code de diagnostic)	Nature de l'affection (Justification des critères)	Incompatibilité avec l'exécution sûre et efficace des tâches courantes et d'urgence Probablement temporaire (T) Probablement permanente (P)	Aptitude à accomplir certaines tâches, mais pas toutes, et pas dans toutes les eaux (R) Un suivi plus fréquent est nécessaire (L)	Aptitude à accomplir dans le monde entier l'ensemble des tâches spécifiques au service considéré
F20-31	Troubles mentaux et du comportement (troubles aigus) – qu'ils soient organiques, schizophréniques ou qu'ils relèvent d'une autre catégorie reprise dans la CIM. Troubles bipolaires (manico-dépressifs). <i>Réurrence débouchant sur des changements de la perception/la fonction cognitive,</i>	<i>Suite à un épisode unique associé à des facteurs de perturbation.</i> T- Jusqu'à l'investigation et stabilisation de l'état de l'intéressé et satisfaction des critères d'aptitude physique. Trois mois au moins après l'épisode.	R, L – Aptitude limitée dans le temps et restreinte à une navigation côtière, exclusion de la fonction de capitaine responsable du navire ou d'un emploi sans supervision étroite et suivi médical continu, à condition que l'intéressé : - ait conscience de son état; - suive son traitement; et	Évaluation au cas par cas un an au moins après l'épisode, à condition que les facteurs de perturbation puissent être et soient toujours évités.

	<i>des accidents, un comportement erratique ou dangereux.</i>	<p><i>Suite à un épisode unique sans facteurs de perturbation ou à plusieurs épisodes avec ou sans facteurs de perturbation.</i></p> <p>T – Jusqu’à l’investigation et stabilisation de l’état de l’intéressé et satisfaction des critères d’aptitude physique. Deux ans ou moins après le dernier épisode.</p> <p>P – Plus de trois épisodes ou risque persistant de récurrence. Les critères d’aptitude, avec ou sans restriction, ne sont pas satisfaits.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - que ses médicaments ne produisent pas d’effets secondaires. <p>R, L – Aptitude limitée dans le temps et restreinte à une navigation côtière, exclusion de la fonction de capitaine responsable du navire ou d’un emploi sans supervision étroite et suivi médical continu, à condition que l’intéressé :</p> <ul style="list-style-type: none"> - ait conscience de son état; - suive son traitement; et <p>que ses médicaments ne produisent pas d’effets secondaires</p>	<p>Évaluation au cas par cas visant à exclure tout risque de récurrence au moins cinq ans après la fin de l’épisode s’il n’y a pas eu d’autre, à condition qu’il n’y ait pas de symptômes résiduels et qu’aucune médication n’ait été nécessaire au cours des deux dernières années.</p>
--	---	--	--	--

[86] L’on constate, à l’examen du Tableau, que l’évaluation de l’aptitude du navigant à exercer ses fonctions se fait selon deux scénarios : celui où le trouble mental ou de comportement résulte d’un « *épisode unique associé à des facteurs de perturbation* » ou encore celui où il résulte d’un « *épisode unique sans facteurs de perturbation ou [de] plusieurs épisodes avec ou sans facteurs de perturbation* ».

[87] Bien qu’il ne fasse pas partie, à proprement parler, du cadre normatif applicable à la délivrance de certificats médicaux maritimes au Canada, puisqu’il n’a pas force de loi,

Transports Canada met à la disposition des médecins examinateurs de la marine le Guide du médecin, lequel vise à uniformiser l'examen médical des navigants et repose « en grande partie » sur les Directives OIT/OMS (Dossier du défendeur, Procureur général du Canada, onglet G, p. 78).

[88] Enfin, sur le plan de la Loi, les dispositions pertinentes au présent pourvoi, du moins en ce qui a trait au mérite du dossier, sont, je le rappelle, les articles 5 et 15. Je rappelle aussi, à cet égard, que le fait que l'émission de certificats médicaux maritimes soit un service destiné au public au sens de l'article 5 de la Loi et que le demandeur se soit vu, toujours au sens de cet article, défavorisé lors de la fourniture de ce service par l'émission d'un certificat assorti de restrictions en raison d'une norme qui rend inapte au service en mer toute personne souffrant de schizophrénie, n'est pas remis en cause ici.

[89] Ce qui est plutôt en cause, c'est la question de savoir si ces restrictions se qualifient au titre d'exceptions au sens de l'article 15 de la Loi. Pour les fins de cette affaire, les paragraphes pertinents de l'article 15 de la Loi se lisent comme suit :

Exceptions

15 (1) Ne constituent pas des actes discriminatoires :

g) le fait qu'un fournisseur de biens, de services, d'installations ou de moyens d'hébergement destinés au public, ou de locaux commerciaux ou de logements en prive un individu ou le défavorise lors de leur fourniture pour un motif de distinction illicite, s'il a un

Exceptions

15 (1) It is not a discriminatory practice if

(g) in the circumstances described in section 5 or 6, an individual is denied any goods, services, facilities or accommodation or access thereto or occupancy of any commercial premises or residential accommodation or is a victim of any adverse differentiation and there is

motif justifiable de le faire.

bona fide justification for that denial or differentiation.

Besoins des individus

Accommodation of needs

(2) Les faits prévus à l'alinéa (1)a) sont des exigences professionnelles justifiées ou un motif justifiable, au sens de l'alinéa (1)g), s'il est démontré que les mesures destinées à répondre aux besoins d'une personne ou d'une catégorie de personnes visées constituent, pour la personne qui doit les prendre, une contrainte excessive en matière de coûts, de santé et de sécurité.

(2) For any practice mentioned in paragraph (1)(a) to be considered to be based on a bona fide occupational requirement and for any practice mentioned in paragraph (1)(g) to be considered to have a bona fide justification, it must be established that accommodation of the needs of an individual or a class of individuals affected would impose undue hardship on the person who would have to accommodate those needs, considering health, safety and cost.

[90] Comme nous l'avons vu, la mise en œuvre de ces dispositions est encadrée par le test énoncé dans les arrêts *Meoirin* et *Grismer*, lequel requiert, pour qu'une norme discriminatoire à première vue, soit justifiable au sens de l'alinéa 15(1)g), la démonstration que ladite norme a été adoptée dans un but rationnellement lié aux fonctions exercées, qu'elle l'a été de bonne foi, c'est-à-dire en croyant qu'elle était nécessaire pour réaliser ce but, et qu'elle est raisonnablement nécessaire à la réalisation de son but dans le sens où les personnes qui ont les mêmes caractéristiques que le demandeur ne peuvent être accommodées sans que cela n'impose à celui qui a adopté la norme une contrainte excessive en termes de coûts, de santé ou de sécurité.

- (3) L'application, par la Commission, du troisième volet du test énoncé dans les arrêts *Meoirin* et *Grismer*, souffre d'une omission importante

[91] Le demandeur, je le souligne de nouveau, soutient que la Commission a erré dans son application du test énoncé dans les arrêts *Meoirin* et *Grismer*. Plus particulièrement, il lui reproche, dans un premier temps, d'avoir fait défaut d'appliquer ce test en omettant de se demander si Transports Canada avait répondu à ses besoins jusqu'au point où il en aurait résulté une contrainte excessive.

[92] Cette omission, selon le demandeur, découlerait du fait que la Commission aurait ignoré les évaluations médicales favorables provenant de son psychiatre traitant et des médecins examinateurs de la marine qui lui ont émis des certificats médicaux provisoires sans restrictions en 2012, 2014 et 2016. La Commission, plaide-t-il, ne pouvait se satisfaire, au risque de ne pas exercer pleinement sa juridiction, de la seule opinion des médecins de l'UMM sans pousser plus loin son analyse.

[93] Il faut noter, d'abord, que la Commission n'a pas ignoré l'avis du Dr Girard. Elle s'est en effet servie du diagnostic qu'il a prononcé – celui de schizophrénie résiduelle – et du plan de traitement qui l'accompagne – médication quotidienne et suivi trimestriel – pour appuyer sa conclusion générale voulant qu'il était raisonnable pour Transports Canada d'imposer des limitations au certificat médical maritime du demandeur.

[94] Par contre, elle s'en est distancée eu égard aux limitations ou restrictions qu'un tel diagnostic peut générer en lien avec l'aptitude au travail. À ce dernier égard, elle a préféré l'avis

des médecins de l'UMM à celui du Dr Girard sur la base qu'il n'y avait au dossier devant elle « aucune preuve démontrant que le psychiatre du [demandeur] est un médecin de marine qualifié, ou qu'il a évalué le [demandeur] à la lumière de la législation applicable à la délivrance de certificats médicaux de la marine » (Dossier complet du demandeur, p. 21).

[95] Or, là où le bât blesse, à mon sens, c'est le silence complet de la Commission sur les certificats médicaux provisoires émis au demandeur en 2012 mais aussi en 2014 et 2016, soit après la délivrance du certificat médical avec restrictions qui fait l'objet du présent litige. Ces certificats provisoires ont pourtant été émis par deux médecins différents possédant tous les deux les qualifications qui, selon la Commission, faisait défaut au Dr Girard, et qui ont évalué le demandeur, contrairement à ce qu'a fait le Dr Girard, toujours selon la Commission, à la lumière de la législation applicable à la délivrance de certificats médicaux de la marine, tel que l'exigeait d'eux le Règlement (Dossier complet du demandeur, Pièce P-3, p. 33 à 35).

[96] Comme on l'a vu, cette qualification particulière et les normes médicales particulières à partir desquelles est attestée l'aptitude d'un navigant à exercer les fonctions pour lesquelles il sera employé et à effectuer les voyages sur le navire à bord duquel il sera employé, sont des éléments centraux du régime de délivrance de certificats médicaux maritimes institué par le Règlement. Cette attestation doit provenir d'un médecin qui, suivant l'article 268 du Règlement, satisfait aux exigences des Directives OIT/OMS et a été désigné par le ministre des Transports pour effectuer ce genre de tâche.

[97] Au surplus, les Directives OIT/OMS nous apprennent qu'il est d'une « importance critique » que les médecins appelés à effectuer ce genre d'attestations aient « une conception claire des exigences propres de la vie en mer » (Dossier du défendeur, Procureur général du Canada, onglet H, p. 167). Plus spécifiquement, ces médecins doivent posséder « des connaissances sur les conditions de vie et de travail à bord des navires et sur les exigences du travail de marin pour autant que ces conditions et exigences aient une incidence sur l'aptitude au travail », lesdites connaissances devant reposer « autant que possible sur une formation spécifique et sur l'expérience personnelle de l'activité maritime » (Dossier du défendeur, Procureur général du Canada, onglet H, p. 178).

[98] Ces certificats, émis par des médecins agréés par Transports Canada parce que censés posséder « une conception claire des exigences propres à la vie en mer » et « des connaissances sur les conditions de vie et de travail à bord des navires et sur les exigences du travail de marin » pouvant avoir une incidence sur « l'aptitude au travail », attestent qu'en 2014 et 2016, le demandeur était apte au travail en mer, sans restrictions. Il n'y a, de plus, au dossier, aucune indication que ces médecins examinateurs de la marine ont, comme le leur permettait l'alinéa 275(2)(b) du Règlement, renvoyé le dossier au ministre des Transports parce qu'ils demeuraient incertains, après avoir délivré ces certificats, des aptitudes physiques et mentales du demandeur.

[99] Dans un contexte où la Commission devait se satisfaire que Transports Canada avait accommodé le demandeur jusqu'au point où il en aurait résulté une contrainte excessive, il y a ici, à mon sens, une situation qui exigeait qu'on explique, à tout le moins, pourquoi ces certificats provisoires, qui ont pourtant été portés à la connaissance de la Commission (Dossier

du défendeur, Procureur général du Canada, p. 23), ne méritaient pas considération ou, s'ils méritaient de l'être, pourquoi aucun poids ne leur a été accordé ou encore pourquoi, malgré leur présence au dossier et celle de l'avis du Dr Girard, l'opinion de l'UMM devait néanmoins prévaloir.

[100] Il est vrai, comme le souligne de Procureur général, que la Commission est présumée avoir considéré l'ensemble de la preuve qu'elle avait devant elle (*Gosal c Canada (Procureur général)*, 2011 CF 570 au para 60 [*Gosal*]) et qu'elle n'est pas tenue, dans ses décisions, de faire référence « à tous les arguments, dispositions législatives, précédents ou autres détails que le juge siégeant en révision aurait voulu y lire » (*Vavilov* au para 91).

[101] Toutefois, il est bien établi aussi que la Cour peut intervenir si la Commission omet d'examiner une « preuve manifestement importante », particulièrement lorsque cette preuve contredit les constats qu'elle a tirés (*Walsh* au para 23). Suivant la jurisprudence de cette Cour, une preuve est « manifestement importante » s'il est « évident pour n'importe quelle personne rationnelle que la preuve qui, selon le demandeur, aurait dû être examinée durant l'enquête était importante compte tenu des éléments allégués dans la plainte » (*Gosal* au para 54). J'estime que c'est le cas ici.

[102] Le Procureur général soutient que les certificats provisoires émis en 2014 et 2016 sont non pertinents et non déterminants pour trancher le litige. Je ne le vois pas de la même façon. Dans le contexte particulier de la présente affaire, la pertinence de ces certificats tient au fait que des médecins examinateurs de la marine agréés par le ministre des Transports continuaient à

juger le demandeur apte au service en mer, sans restrictions, malgré la décision de décembre 2012 de lui délivrer un certificat médical avec restrictions. En d'autres mots, les médecins examinateurs de la marine qui ont eu à se prononcer jusqu'à maintenant sur l'aptitude physique et mentale du demandeur à exercer les fonctions pour lesquelles il sera employé et à effectuer les voyages qu'effectuera le navire à bord duquel il sera employé, persistent et signent : il est apte sans restrictions.

[103] À moins que la délivrance de certificats provisoires aux termes du Règlement ne soit complètement superflue, ce que je n'estime pas être le cas à l'examen du cadre normatif applicable, la délivrance soutenue de ces certificats provisoires au demandeur ne pouvait être ignorée par la Commission.

[104] Je rappelle que lorsqu'il est question de l'application de l'Annexe E des Directives OIT/OMS, soit celle concernant les critères de détermination de l'aptitude en présence d'une affection commune, la décision prise à cet égard par le médecin examinateur de la marine doit découler « d'une évaluation clinique méticuleuse » qui prend en compte un certain nombre d'éléments. Parmi ceux-ci, il y a le fait, comme on l'a vu, que les recommandations contenues à cette Annexe, « ont été conçues pour admettre une certaine flexibilité tout en restant compatible avec une prise de décisions axées sur la préservation de la sécurité en mer » et que les critères qui y sont développés ne sauraient se substituer à l'exercice du discernement du médecin examinateur de la marine. Il y a aussi le fait que la « connaissance d'une affection et l'évaluation de ses caractéristiques dans sa manifestation individuelle doivent être la base de la décision à

prendre quant à l'aptitude [du navigant] » (Dossier du défendeur, Procureur général du Canada, onglet H, p. 198).

[105] Cela, à première vue, n'a rien de l'examen et de la décision superficiels quant à l'aptitude du navigant au travail en mer.

[106] Si, dans un tel contexte, les certificats provisoires délivrés au demandeur en 2014 et en 2016 n'ont rien de pertinent, comme le prétend le Procureur général, c'était à la Commission d'en exiger une explication et de statuer sur la question. Elle ne l'a pas fait.

[107] *Vavilov* nous rappelle que le contrôle de la raisonnable d'une décision d'un décideur administratif s'intéresse à la fois au résultat et au raisonnement à l'origine de ce résultat. Cela veut dire que même si le résultat de la décision peut paraître raisonnable, la Cour peut néanmoins intervenir si l'analyse ayant débouché sur ce résultat est, elle, déraisonnable (*Vavilov* aux para 83 et 87).

[108] À ce dernier égard, il ne m'appartient pas de fournir des motifs qui n'ont pas été donnés par la Commission ou encore de deviner et d'émettre des hypothèses sur les conclusions qu'elle aurait pu tirer (*Vavilov* au para 97). Ici, j'estime que la Commission est restée silencieuse sur un point important et que ce silence met à mal l'intelligibilité et la transparence de sa conclusion voulant que Transports Canada ne pouvait accommoder davantage le demandeur sans que cela ne mène à un point de contrainte excessive.

[109] Mais il y a plus, à mon avis. La problématique liée au silence de la Commission sur les certificats provisoires délivrés au demandeur en 2014 et 2016 est exacerbée par sa conclusion voulant que la délivrance, au demandeur, d'un certificat médical de la marine sans restrictions contreviendrait aux obligations internationales du Canada et constituerait, ainsi, une contrainte excessive (Dossier complet du demandeur, p. 21).

[110] Il faut ici revenir, je pense, sur la position prise par Transports Canada en réponse à la plainte du demandeur (Dossier du défendeur, Procureur général du Canada, onglet F, p. 66-71). Ce qui frappe, à prime abord, c'est l'emphase mise sur le Guide du médecin, qui fait de la schizophrénie et des troubles schizo-affectifs une cause d'incapacité complète au travail en mer (Dossier du défendeur, Procureur général du Canada, onglet F, p. 66 et onglet G, p. 118). On apprend, dans la réponse de Transports Canada que n'eut été, à toutes fins utiles, du jugement *Houle*, le certificat médical avec restrictions de décembre 2012 n'aurait jamais été délivré au demandeur et la décision de septembre 2012 le déclarant inapte au service en mer aurait été maintenue. En se pliant à ce jugement, Transports Canada indique avoir ainsi « accordé [au demandeur] un traitement différent de celui qui aurait normalement été consenti à un autre candidat avec le même dossier médical que [le demandeur] après avoir appliqué la législation dont est responsable le Ministre des Transports » (Dossier du défendeur, Procureur général du Canada, onglet F, p. 69).

[111] Commentant l'allégation du demandeur voulant qu'il soit apte à « accomplir dans le monde entier l'ensemble des tâches spécifiques au service considéré », conformément à la colonne 5 du Tableau, compte tenu qu'il est asymptomatique depuis 25 ans, Transports Canada a

indiqué que les critères d'aptitude « avec ou sans restriction », ne pouvaient s'appliquer à lui et que dans son cas, seuls les critères d'incompatibilité « probablement permanente », spécifiés à la colonne 3 du Tableau, pouvaient trouver application puisqu'il continuait à présenter un « risque persistant de récurrence » dû au fait qu'il doit prendre sa médication quotidiennement pour prévenir l'apparition de symptômes de paranoïa (Dossier du défendeur, Procureur général du Canada, onglet F, p. 68-69). Sa stabilité ne serait, ainsi, qu'apparente (Dossier du défendeur, Procureur général du Canada, onglet J, p. 244).

[112] Cette approche, principalement axée sur l'inaptitude générale au travail en mer de gens qui, comme le demandeur, sont atteints de troubles mentaux ou du comportement, contraste avec les normes du cadre normatif qui s'impose à Transports Canada. Ces normes, tout en étant axées, comme il se doit, sur la préservation de la sécurité en mer, admettent, comme nous l'avons vu, une certaine flexibilité dans leur interprétation, revêtent un caractère, avant tout, d'orientation pour le médecin examinateur appelé à les interpréter et font de la « manifestation individuelle » de l'affection commune qui afflige le navigant le cœur de l'évaluation de son aptitude au travail en mer. Également, et surtout, ces normes, contrairement au Guide du médecin, admettent qu'un navigant affligé de troubles mentaux ou du comportement peut être apte, avec ou sans restrictions, au service en mer.

[113] Étant informée que des certificats médicaux provisoires sans restrictions émanant de médecins examinateurs de la marine avaient été délivrés au demandeur en 2012, 2014 et 2016 suivant des normes médicales que le Canada a incorporées à son droit interne, et ayant en mains l'avis du Dr Girard qui assure le suivi clinique du demandeur depuis 1995 et qui concluait à

l'absence de contraintes ou limitations face au travail, il devenait impératif, à mon sens, que la Commission, face à l'approche préconisée par Transports Canada, explique, sur la base du cadre normatif, plus souple, qui s'impose par ailleurs à la délivrance de certificats médicaux maritimes, en quoi l'octroi d'un certificat médical sans restrictions au demandeur allait à l'encontre, dans un tel contexte, des obligations internationales contractées par le Canada et constituait une contrainte excessive à l'obligation d'accommodement découlant du paragraphe 15(2) de la Loi.

[114] Ce devoir s'imposait encore davantage, selon moi, compte tenu que la position de Transports Canada en l'espèce repose en grande partie sur l'avis du Dr Pullman, un médecin psychiatre qui, selon le demandeur, aurait reconnu ne pas être un spécialiste de la médecine occupationnelle (Dossier du défendeur, Procureur général du Canada, p. 23). Or, pourtant, selon Transports Canada, seul un tel spécialiste peut se prononcer sur les limites ou restrictions particulières liées au travail. C'est d'ailleurs ce que Transports Canada reprochait à l'avis du Dr Girard : il ne provenait pas d'un expert en médecine occupationnelle (Dossier du défendeur, Procureur général du Canada, onglet F, p. 67). La Commission ne dit rien sur cette apparente contradiction.

[115] En somme, la décision de la Commission souffre, à mon sens, de lacunes importantes en ce sens qui en vicient la raisonnable. En d'autres termes, elle ne présente pas, dû à ces lacunes, les attributs de justification et d'intelligibilité auxquels on doit s'attendre d'une décision raisonnable. Même si les motifs fournis par un décideur-administratif ne doivent pas être jugés au regard d'une norme de perfection, ils doivent néanmoins permettre à la cour de révision de

comprendre le raisonnement qui a mené à la décision contestée (*Vavilov* aux paras 85 et 91). Ce n'est pas le cas en l'espèce. La décision de la Commission sera donc annulée.

[116] Dans les circonstances, il ne me sera pas nécessaire de déterminer si, en plus du test des arrêts *Meoirin* et *Grismer*, la Commission se devait aussi, comme le prétend le demandeur, d'appliquer celui de l'arrêt *Oakes*.

[117] À titre de redressements, le demandeur me demande d'ordonner que sa plainte soit instruite par le Tribunal canadien des droits de la personne. Il requiert aussi que Transports Canada soit sommé de lui délivrer un certificat médical maritime sans restrictions.

[118] À l'évidence, le demandeur ne peut obtenir l'un et l'autre redressement puisque d'ordonner à Transports Canada de lui délivrer un certificat médical maritime sans restrictions aurait pour effet de rendre le renvoi de sa plainte au Tribunal canadien des droits de la personne à toutes fins utiles académique.

[119] Mais au-delà de cette considération, je suis d'avis que le demandeur n'a droit à ni l'un ni l'autre de ces redressements car ceux-ci sont assimilables à des verdicts imposés (*Canada (Citoyenneté et Immigration) c Tenant*, 2018 CAF 132 au para 28; *Canada (Procureur général) c Allard*, 2018 CAF 85 au para 44). En effet, bien que le pouvoir de redressement de la Cour en contexte de contrôle judiciaire soit de nature discrétionnaire, le choix du redressement, lorsque la décision d'un décideur administratif est jugée déraisonnable, doit être « guidé par la raison d'être de l'application de cette norme », ce qui comprend « le fait pour la cour de révision de

reconnaître que le législateur a confié le règlement de l'affaire à un décideur administratif, et non à une cour » (*Vavilov* au para 140; *Delta Air Lines Inc. c Lukács*, 2018 CSC 2 au para 31 [*Delta Air Lines*]).

[120] Normalement, donc, lorsque la raisonnable d'une décision ne peut être confirmée par la Cour, le redressement approprié sera de renvoyer l'affaire au décideur administratif pour qu'il la réexamine à la lumière, cette fois, des motifs données par la Cour (*Vavilov* au para 141; *Delta Air Lines* au para 30). Le décideur pourra, dès lors, soit arriver à un résultat différent ou soit arriver au même résultat (*Vavilov* au para 141).

[121] Des considérations, telles la bonne administration de la justice, la nécessité d'assurer l'accès à la justice et la volonté de mettre sur pied un processus décisionnel rapide et économique peuvent toutefois jouer dans l'exercice du pouvoir de redressement de la Cour et justifier une dérogation au redressement habituel (*Vavilov* au para 140; *Alberta (Information and Privacy Commissioner) c Alberta Teachers' Association*, 2011 CSC 61 au para 55). Ce sera le cas lorsque le renvoi de l'affaire au décideur administratif ferait « échec au souci de résolution rapide et efficace d'une manière telle qu'aucune législature n'aurait pu souhaiter », comme, par exemple, lorsqu'il « devient évident aux yeux de la cour, lors de son contrôle judiciaire, qu'un résultat donné est inévitable, si bien que le renvoi de l'affaire ne servirait à rien (références omises) ». Ces situations, où il sera opportun de déroger au redressement habituel, seront cependant limitées (*Vavilov* au paras 140-142).

[122] Ici, le demandeur n'a fait aucune représentation, ni soumis quelque autorité, visant à me convaincre de déroger à la règle générale voulant que l'affaire soit retournée à la Commission pour qu'elle la revoie à la lumière des présents motifs. Quoiqu'il en soit, je ne vois pas de raison de déroger à cette règle générale dans les circonstances de la présente affaire. Il convient donc de respecter la volonté du législateur et de retourner l'affaire à la Commission pour que d'autres membres que ceux qui ont rendu la décision sous étude, la reconsidèrent.

[123] Le demandeur réclame ses dépens. Compte tenu de l'issue du présent contrôle judiciaire, il y aura droit. À la suite de l'audience tenue dans ce dossier, les procureurs des deux parties ont informé la Cour qu'ils s'étaient entendus sur le quantum des dépens, quelle que soit la partie qui y aurait droit, si condamnation aux dépens il y a. Ce quantum est de 3 500 \$ et il m'apparaît raisonnable dans les circonstances de la présente affaire.

JUGEMENT dans le dossier T-1138-18

LA COUR STATUE que :

1. La demande de contrôle judiciaire est accueillie;
2. La décision de la Commission canadienne des droits de la personne, datée du 9 mai 2018, rejetant la plainte logée par le demandeur, est annulée et l'affaire est renvoyée à la Commission, différemment constituée, pour qu'elle soit considérée de nouveau;
3. Avec dépens en faveur du demandeur fixés à un montant de 3 500\$;

« René LeBlanc »

Juge

COUR FÉDÉRALE

AVOCATS INSCRITS AU DOSSIER

DOSSIER : T-1138-18

INTITULÉ : MONSIEUR GAÉTAN HOULE c PROCUREUR
GÉNÉRAL DU CANADA, MINISTRE DES
TRANSPORTS DU CANADA

LIEU DE L'AUDIENCE : QUÉBEC (QUÉBEC)

DATE DE L'AUDIENCE : LE 27 FÉVRIER 2020

**MOTIFS DU JUGEMENT ET
JUGEMENT :** LE JUGE LEBLANC

DATE DES MOTIFS : LE 1^{ER} MAI 2020

COMPARUTIONS :

Me Jean-François Labadie POUR LE DEMANDEUR

Me Chantal Labonté POUR LES DÉFENDERESSES

AVOCATS INSCRITS AU DOSSIER :

Lévesque Labadie Avocats POUR LE DEMANDEUR
Québec (Québec)

Procureur général du Canada POUR LES DÉFENDERESSES
Québec (Québec)