

Cour fédérale



Federal Court

Date : 20170607

Dossier : T-340-16

Référence : 2017 CF 556

[TRADUCTION FRANÇAISE]

Ottawa (Ontario), le 7 juin 2017

En présence de monsieur le juge LeBlanc

ENTRE :

ARUN RANDHAWA

demandeur

et

CANADA (MINISTRE DES TRANSPORTS)

défendeur

JUGEMENT ET MOTIFS

I. Introduction

[1] Il s'agit d'une demande de contrôle judiciaire à l'encontre d'une décision rendue le 21 janvier 2016 par le ministre des Transports [le ministre], dans laquelle le ministre a, après réexamen, rejeté la demande d'habilitation de sécurité en matière de transport maritime [habilitation de sécurité] que le demandeur a présentée en vertu du *Règlement sur la sûreté du*

transport maritime, DORS/2004-144 (le Règlement), car il existe des motifs raisonnables de soupçonner que le demandeur est dans une position où il risque d'être suborné afin de commettre un acte ou d'aider ou d'encourager toute personne à commettre un acte qui pourrait poser un risque pour la sûreté du transport maritime. Selon le ministre, ce risque existe en raison des liens que le demandeur entretient avec deux personnes qui sont des membres exécutifs d'une organisation criminelle bien connue des services policiers pour sa participation à la contrebande de cocaïne entre les États-Unis et le Canada et pour ses liens avec d'autres groupes criminels comme les Hells Angels et la mafia japonaise. Les deux personnes en question sont les frères du demandeur.

[2] Le demandeur soutient que la décision du ministre est déraisonnable, car aucun élément de preuve ne permet au ministre d'avoir des motifs raisonnables de soupçonner un risque de subornation. Le demandeur allègue à ce sujet que, compte tenu des éléments de preuve sur la situation actuelle de ses « associés », de la nature des liens qu'il entretient avec ces personnes et de son caractère personnel, cette association ne peut, à elle seule, être considérée comme un facteur objectivement discernable et suffisant pour avoir des motifs raisonnables de soupçonner qu'il puisse présenter un risque pour le transport maritime à cause du risque qu'il soit suborné.

II. Contexte

[3] En mars 2013, le demandeur a été embauché comme débardeur occasionnel au Port de Vancouver, par la British Columbia Maritime Employers Association. Or, toute personne qui travaille dans le Port de Vancouver doit obtenir une habilitation de sécurité pour avoir accès aux zones d'accès restreint ou pour exécuter certaines tâches.

[4] Quelques jours après avoir été engagé, le demandeur a présenté une demande d'habilitation de sécurité. Le 23 juin 2014, Transports Canada a reçu un rapport de vérification des antécédents criminels [rapport de VAC] de la Gendarmerie royale du Canada [GRC]. Dans ce rapport, il était indiqué que le demandeur n'avait eu aucune condamnation criminelle connue, mais qu'il était un membre actif d'un groupe criminel organisé d'origine indo-canadienne. On y mentionnait les démêlés que le demandeur, ou deux de ses « très proches associés », avaient eus avec les autorités chargées de l'application de la loi au cours d'une période de huit ans.

[5] Toujours selon le rapport, l'un de ces deux associés (le sujet A) serait un membre exécutif d'un groupe criminel organisé d'origine indo-canadienne qui était impliqué dans la contrebande transfrontalière de narcotiques et qui participait au transport de la cocaïne des États-Unis vers le Canada. Le rapport précisait en outre que ce groupe entretenait également des liens directs et indirects avec les Hells Angels, la mafia japonaise et des criminels chinois, et que l'autre « très proche associé » du demandeur (le sujet B) avait été arrêté en 2008 aux États-Unis en possession de 107 kilogrammes de cocaïne, qu'il avait plaidé coupable à des accusations de possession de cocaïne et de complot et qu'il avait été condamné à une peine d'emprisonnement de 60 mois et de trois (3) ans de libération supervisée.

[6] Dans une lettre en date du 10 juillet 2014 (la « lettre relative à l'équité procédurale »), le demandeur a été informé que Transports Canada avait reçu à son sujet des renseignements défavorables qui soulevaient des doutes quant au bien-fondé de lui délivrer une habilitation de sécurité, et que sa demande serait examinée à la lumière de ces faits. Les renseignements auxquels il était fait référence dans cette lettre étaient essentiellement ceux contenus dans le

rapport de VAC. Le demandeur a alors été invité à fournir d'autres renseignements au sujet des incidents et des associations mentionnés dans la lettre, ce qu'il a fait le 27 août 2014.

[7] Dans sa réponse, le demandeur a nié être membre d'une organisation criminelle ou d'un groupe criminel organisé, tout en ajoutant que les deux personnes désignées par les noms « sujet A » et « sujet B » devaient sans doute être ses frères, s'il se fiait aux renseignements indiqués dans la lettre relative à l'équité procédurale. Il a précisé que ce lien de fraternité était le seul qui expliquait les rencontres qu'il avait régulièrement avec ces personnes, insistant sur le fait qu'il n'approuvait ni n'encourageait leurs activités et qu'il n'en retirait aucun bénéfice. Le demandeur a fait valoir son comportement socialement souhaitable tout en mentionnant qu'il avait rempli avec succès d'autres demandes d'habilitation de sécurité qui lui avaient notamment permis d'obtenir une carte Nexus et un permis d'armes à feu sans restrictions. Il a nié avoir eu connaissance de la plupart des incidents mentionnés dans la lettre relative à l'équité procédurale, mis à part l'appel à la police fait en mai 2012 pour signaler la disparition d'un de ses frères.

[8] Par la suite, un comité conseillant le ministre, désigné organisme consultatif, a examiné la question et, le 16 septembre 2014, ce comité a recommandé le rejet de la demande d'habilitation de sécurité du demandeur, [TRADUCTION] « sur la base d'un rapport de police selon lequel le demandeur est un membre actif d'un groupe criminel organisé d'origine indo-canadienne, connu pour faire la contrebande de narcotiques (cocaïne) entre les États-Unis et le Canada et ayant des liens très étroits avec deux (2) personnes qui sont des membres exécutifs de ce groupe ».

L'organisme consultatif a conclu qu'un examen approfondi du dossier avait soulevé

[TRADUCTION] « des motifs raisonnables de soupçonner que le demandeur est dans une position

où il risque d'être suborné afin de commettre un acte ou d'aider ou d'encourager toute personne à commettre un acte qui pourrait poser un risque pour la sûreté du transport maritime ».

[9] Le 18 novembre 2014, le ministre a accepté la recommandation de l'organisme consultatif et rejeté la demande d'habilitation de sécurité du demandeur. Par la suite, comme l'autorise le paragraphe 517(1) du Règlement, le demandeur a demandé au ministre de réexaminer sa décision. À l'appui de sa demande, le demandeur a fourni huit (8) lettres de référence, en plus des observations de son avocat. Puis, un organisme conseillant le ministre, du nom de Bureau de réexamen, a étudié la question en collaboration avec une conseillère indépendante en sécurité nommée en application du paragraphe 517(5) du Règlement.

[10] Le 16 septembre 2015, la conseillère indépendante a remis son rapport au Bureau de réexamen; dans ce rapport, la conseillère recommandait au ministre de revoir sa décision rejetant la demande d'habilitation de sécurité du demandeur, pour les motifs qui suivent :

- a) Le dossier du demandeur ne contient aucun élément de preuve direct fiable permettant d'établir qu'il est un membre – actif ou autre – d'un gang;
- b) L'allégation selon laquelle le demandeur [TRADUCTION] « entretient sur une base quotidienne des liens très étroits avec des membres d'un gang » s'appuie uniquement sur le fait que le demandeur vit dans le même domicile familial que ses frères identifiés en tant que « sujets A et B »; elle ne repose sur aucun fait objectivement discernable;
- c) Aucun fait n'appuie l'allégation voulant que les deux frères du demandeur soient des membres exécutifs d'un gang;

- d) Le demandeur est crédible et ses explications jusqu'à maintenant sont raisonnables et ne sont contredites par aucun élément de preuve objectivement discernable versé au dossier;
- e) Le demandeur n'a fait l'objet d'aucune condamnation au criminel et n'a eu aucun démêlé avec la justice;
- f) Les réalisations du demandeur donnent foi à ses prétentions selon lesquelles son éducation, sa carrière, son service communautaire et la possibilité future de fonder une famille sont ses seuls centres d'intérêt;
- g) Les lettres de référence présentées à l'appui viennent étayer la conclusion selon laquelle le demandeur est une personne digne de confiance et au jugement sûr, et qu'il n'y a aucun motif raisonnable de soupçonner qu'il pourrait être suborné afin de commettre un acte qui pourrait poser un risque pour la sûreté du transport maritime.

[11] Le Bureau de réexamen ne partageait pas les recommandations de la conseillère indépendante en sécurité, le Bureau recommandant au contraire le maintien de la décision initiale du ministre qui rejetait la demande d'habilitation de sécurité du demandeur. Bien que le Bureau de réexamen ait convenu, de concert avec la conseillère indépendante en sécurité, que les éléments de preuve étaient insuffisants pour conclure que le demandeur est un membre actif d'une organisation criminelle, il demeurait néanmoins préoccupé par les « contacts minimums » que le demandeur maintenait avec ses deux frères. Le Bureau a conclu ce qui suit :

[TRADUCTION]

« Le demandeur s'est exprimé de façon générale sur ses ambitions et son mode de vie qui, allègue-t-il, diffèrent de ceux de ses frères. Son silence sur certaines questions est toutefois préoccupant. Le demandeur n'a pas tenté de dissiper les craintes du ministre en expliquant les mesures qu'il entendait prendre pour s'assurer de ne

pas suivre les traces de ses frères; au contraire, il a reconnu avoir toujours des liens avec celui qui venait de sortir de prison. Nous avons également remarqué que le demandeur n'était pas franc lorsqu'il parlait de l'incarcération de son jeune frère. »

[12] Dans une lettre datée du 21 janvier 2016, le ministre a informé le demandeur qu'il disposait toujours de renseignements suffisants pour conclure qu'il y avait des motifs raisonnables de soupçonner, au sens de l'alinéa 509c) du Règlement, que le demandeur est dans une position où il risque d'être suborné afin de commettre un acte ou d'aider ou d'encourager toute personne à commettre un acte qui pourrait poser un risque pour la sûreté du transport maritime, compte tenu :

- a) des liens très étroits que le demandeur entretient avec des personnes qui sont des membres exécutifs d'un groupe criminel d'origine indo-canadienne;
- b) du fait que ce groupe criminel est bien connu des services policiers pour sa participation à la contrebande de narcotiques, principalement la cocaïne, entre les États-Unis et le Canada, et pour ses liens avec d'autres groupes dont les Hells Angels et la mafia japonaise;
- c) du fait qu'une des personnes avec lesquelles le demandeur a des liens a été arrêtée aux États-Unis pour possession de 107 kilogrammes de cocaïne et que cet individu a été condamné à une peine de 60 mois d'emprisonnement et de trois ans de libération supervisée.

[13] Le ministre a donc confirmé sa décision antérieure qui rejetait la demande d'habilitation de sécurité du demandeur.

III. Question en litige et norme de contrôle

[14] La seule question en litige, en l'espèce, est de décider si les éléments de preuve qui ont été présentés au ministre justifient ses soupçons concernant le risque de subornation du demandeur en raison de ses liens avec ses deux frères.

[15] Il est aujourd'hui bien établi qu'une décision ayant pour effet de rejeter une demande d'habilitation de sécurité doit être examinée selon la norme de la décision raisonnable, car une telle décision suppose la recherche de faits et l'examen de questions de droit et de fait dans lesquelles les faits jouent un rôle dominant (*Canada (Ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités) c. Jagjit Singh Farwaha*, 2014 CAF 56 [Farwaha], aux paragraphes 84 à 86). Par conséquent, comme le fait valoir le défendeur, la question en l'espèce n'est pas de savoir si la Cour, après réexamen des éléments de preuve, en serait arrivée à la même décision que le ministre, mais plutôt si la décision du ministre appartient aux issues possibles et acceptables, comme l'a signifié la Cour suprême du Canada dans l'arrêt *Dunsmuir c. Nouveau-Brunswick*, 2008 CSC 9, [2008] 1 RCS 190, au paragraphe 47 [Dunsmuir].

[16] Dans l'arrêt *Farwaha*, au paragraphe 92, la Cour d'appel fédérale énonce les facteurs pertinents à prendre en compte pour examiner « l'éventail des décisions raisonnables que le ministre [peut] prendre » pour accorder, refuser, suspendre ou annuler une habilitation de sécurité :

- a) La décision du ministre revêt une grande importance pour les demandeurs, étant donné qu'elle a une incidence sur la nature de leur travail, leur situation financière et leurs chances d'avancement;
- b) La décision porte sur des questions de sécurité. Une mauvaise décision peut avoir de graves conséquences;
- c) L'évaluation de sécurité implique la prise en compte de certains principes ainsi qu'une évaluation délicate des faits;
- d) La décision du ministre en l'espèce l'oblige à apprécier le risque en se fondant sur la question de l'existence de motifs raisonnables de soupçonner.

[17] La Cour d'appel fédérale apporte ces précisions supplémentaires au sujet du dernier de ces quatre facteurs :

- a) [L]’appréciation du risque et la question de savoir s’il existe des motifs raisonnables de soupçonner sont des normes qui supposent un examen délicat des faits et une recherche attentive des faits, des démarches qui sont normalement susceptibles de donner lieu à une vaste gamme de décisions acceptables pouvant se justifier (*Farwaha*, au paragraphe 94);
- b) L’appréciation du risque implique la formulation d’éventualités ainsi qu’une analyse prospective. De par leur nature, ces questions ne donnent pas lieu à des calculs scientifiques exacts, mais supposent l’exercice du jugement et le recours à des nuances (*Farwaha*, au paragraphe 94);
- c) Contrairement à la norme des « motifs raisonnables et probables », la norme des « motifs raisonnables de soupçonner » est une norme moins exigeante et plus souple

qui appelle l'exercice du jugement en cernant des « possibilités » et non des « probabilités » (*Farwaha*, au paragraphe 96);

- d) Bien que les suppositions, les conjectures ou les intuitions fantaisistes ne répondent pas à la norme des « motifs raisonnables de soupçonner », l'« ensemble des circonstances » et les inférences qu'on peut en tirer, y compris les renseignements fournis par d'autres personnes, les circonstances apparentes et les liens qu'entretiennent des personnes sont susceptibles d'y répondre (*Farwaha*, au paragraphe 97);
- e) Pour satisfaire à la norme des « motifs raisonnables de soupçonner », il n'est pas nécessaire de présenter des éléments de preuve fiables et vérifiables établissant un lien entre une personne et un incident – c'est-à-dire le genre de preuve nécessaire pour pouvoir obtenir une condamnation ou même un mandat de perquisition (*Farwaha*, au paragraphe 97).

[18] J'ajouterais que, durant l'évaluation des risques pour la sécurité, le ministre a le droit, compte tenu de la grande importance que revêt la sécurité du transport maritime (*Farwaha*, au paragraphe 16), tout comme la sécurité aérienne d'ailleurs, de privilégier la sécurité du public (*Britz c. Canada (Procureur général)*, 2016 CF 1286, au paragraphe 35; *Sargeant v. Canada (Attorney General)*, 2016 FC 893, au paragraphe 28; *Thep-Outhainthany c. Canada (Procureur général)*, 2013 CF 59, au paragraphe 17; *Fontaine c. Canada (Transports)*, 2007 CF 1160, aux paragraphes 53, 59, 313 FTR 309 [*Fontaine*]; *Clue c. Canada (Procureur général)*, 2011 CF 323, au paragraphe 14), *Rivet c. Canada (Procureur général)*, 2007 CF 1175, au paragraphe 15, 325 FTR 178).

IV. Analyse

[19] Comme je viens de l'indiquer, la sécurité du transport maritime est considérée comme une question qui revêt une grande importance, notamment depuis les attentats perpétrés contre le World Trade Center à New York, le 11 septembre 2001. De fait, le Règlement est le résultat d'un examen des mesures de sécurité entrepris dans la foulée de ces tragiques événements. Il en va de même pour les règlements adoptés en matière de sûreté aérienne (*Farwaha*, au paragraphe 12).

[20] Cet extrait souvent cité de l'arrêt *Renvoi relatif au Règlement sur la sûreté du transport maritime (CA)*, 2009 CAF 234 [*Renvoi relatif au RSTM*], au paragraphe 66, résume l'objectif général du Règlement :

« Les longs littoraux du Canada et ses nombreux ports, sa dépendance économique importante à l'égard du commerce international de marchandises transportées par la voie maritime à l'intérieur et à l'extérieur du Canada et, à un degré moindre, à l'égard des activités des croisiéristes, sa capacité de financer des mesures de sécurité et sa proximité des États-Unis, constituent des facteurs qui permettent d'expliquer rationnellement la mise sur pied par le Canada de l'actuel système d'habilitations de sécurité. »

[21] Le Règlement met l'accent sur les menaces pour la sécurité publique et l'économie provenant des activités des groupes terroristes et du crime organisé (*Renvoi relatif au RSTM*, au paragraphe 67; *Farwaha*, au paragraphe 19). *Farwaha* offre une description détaillée des objectifs visés par le Règlement et des problèmes qu'il cherche à corriger.

[16] Les ports maritimes jouent un rôle important dans l'économie canadienne. La moindre faille dans le dispositif de sécurité est susceptible de provoquer un incident entraînant la paralysie du système canadien de transport maritime international et de donner lieu à des pertes se chiffrant à des centaines de millions de dollars par jour, sans parler des répercussions subies

par les secteurs économiques qui sont tributaires des ports. Surtout, de nombreuses personnes pourraient mourir ou être blessées ou mutilées à l'occasion de tels incidents. Voir le Résumé de l'étude d'impact de la réglementation, *Gazette du Canada*, partie II, vol. 138, n° 11, aux pages 920 à 926.

[17] Pour cette raison, les administrations portuaires maritimes ont mis en place des mesures de sécurité matérielle telles que clôtures, éclairage, patrouilles, filtrage à l'aide de rayons X et de radiation. Mais il suffit de la présence d'une seule « personne de l'intérieur » pour contourner ces mesures : *Renvoi relatif au Règlement sur la sûreté du transport maritime*, précité, au paragraphe 23.

[18] Le Règlement vise à réduire les risques que représentent les particuliers pour les ports maritimes. Pour ce faire, il oblige les personnes travaillant dans des secteurs névralgiques posant un problème de sécurité à obtenir du ministre l'habilitation de sécurité en matière de transport maritime. Le ministre accorde l'habilitation de sécurité aux personnes qui ne présentent pas de risque inacceptable pour le transport maritime. Celles qui « posent des risques inacceptables pour la sûreté du transport maritime » sont écartées : *Renvoi relatif au Règlement sur la sûreté du transport maritime*, précité, au paragraphe 11.

[19] Comme nous le verrons, dans une certaine mesure, le Règlement vise principalement les organisations criminelles et le crime organisé. Ce que l'on craint, c'est que les personnes ayant des liens avec les organisations criminelles et le crime organisé soient intimidées ou contraintes de se livrer à des actes illégaux ou de contourner les mesures de sécurité dans les ports maritimes. Il existe des liens entre les terroristes et le crime organisé : *Renvoi relatif au Règlement sur la sûreté du transport maritime*, précité, au paragraphe 64. D'ailleurs, des organisations impliquées dans le crime organisé peuvent offrir leurs services aux terroristes en les aidant notamment à faire entrer par contrebande, dans des conteneurs des armes, des explosifs ou des agents au Canada : *Renvoi relatif au Règlement sur la sûreté du transport maritime*, précité, au paragraphe 64.

[22] Dans l'atteinte de ces objectifs, l'article 508 du Règlement exige que le ministre, sur réception d'une demande d'habilitation de sécurité, effectue un certain nombre de vérifications pour décider si le demandeur pose un risque pour la sûreté du transport maritime. Cela inclut une

vérification du casier judiciaire du demandeur, des dossiers des organismes chargés de l'application de la loi, y compris des renseignements recueillis dans le cadre de l'application de la loi, ainsi que des fichiers du Service canadien du renseignement de sécurité.

[23] Une fois cette information recueillie, le ministre peut, conformément à l'article 509, accorder une habilitation de sécurité si, à son avis, les renseignements fournis par le demandeur et ceux obtenus dans le cadre des vérifications effectuées en vertu de l'article 508 sont vérifiables et fiables et sont suffisants pour établir dans quelle mesure le demandeur pose un risque pour la sûreté du transport maritime. Cette décision est prise sur la base d'une évaluation des facteurs énoncés aux alinéas 509a) à e). Parmi ces facteurs, les deux suivants sont pertinents en l'espèce :

b) s'il est connu ou qu'il y a des motifs raisonnables de soupçonner que le demandeur :

(v) est ou a été associé à un individu qui est connu pour sa participation ou sa contribution — ou à l'égard duquel il y a des motifs raisonnables de soupçonner sa participation ou sa contribution — à des activités visées au sous-alinéa (i), ou est membre d'un groupe ou d'une organisation visés à l'un des sous-alinéas (ii) à (iv), compte tenu de la pertinence de ces facteurs par rapport à la sûreté du transport maritime;

c) s'il y a des motifs raisonnables de soupçonner que le demandeur est dans une position où il risque d'être suborné afin de commettre un acte ou d'aider ou d'encourager toute personne à commettre un acte qui pourrait poser un risque pour la sûreté du transport maritime;

[24] Les organismes ou les groupes cités à l'alinéa 509c)(v) sont les groupes terroristes au sens du paragraphe 83.01(1) du *Code criminel*, les organisations criminelles au sens du

paragraphe 467.1(1) du *Code criminel* ou celles mentionnées au paragraphe 467.11(1) du *Code criminel*, ou une organisation « connue pour sa participation ou sa contribution — ou à l'égard de laquelle il y a des motifs raisonnables de soupçonner sa participation ou sa contribution — à des activités qui visent ou favorisent la menace ou l'exécution d'actes de violence contre des personnes ou des biens, ou participe ou contribue, ou a participé ou a contribué, aux activités d'une telle organisation, compte tenu de la pertinence de ces facteurs par rapport à la sûreté du transport maritime ».

[25] En l'espèce, la crainte que le demandeur pose un risque d'être suborné afin de commettre un acte ou d'aider ou d'encourager toute personne à commettre un acte qui pourrait poser un risque pour la sûreté du transport maritime repose sur les liens que le demandeur entretient avec ses deux frères, des personnes qui, selon les renseignements présentés au ministre, sont membres d'un groupe criminel bien connu des services policiers pour sa participation à la contrebande de narcotiques entre le Canada et les États-Unis et pour ses liens avec d'autres organisations criminelles.

[26] Le demandeur soutient que ces liens ne sont pas suffisants, à eux seuls, pour constituer des motifs raisonnables de soupçonner une subornation, à moins qu'ils ne soulèvent des craintes que le demandeur soit victime d'intimidation ou que l'on use de coercition à son endroit pour le forcer à commettre des actes illégaux ou à contourner les mesures de sûreté dans les ports maritimes. Il prétend que l'ensemble des circonstances en l'espèce ne fournit aucun élément fondé sur des faits objectivement discernables, permettant de soupçonner l'existence d'un risque inacceptable de subornation en raison de ses liens avec ses deux frères. Il dit n'avoir eu aucun

contact avec son frère aîné de 2008 à 2012, pendant que celui-ci était incarcéré aux États-Unis, et qu'il a eu peu de contacts avec lui depuis sa libération. Quant à son frère benjamin, le demandeur prétend qu'il a quitté le domicile familial en 2012 ou 2013; par la suite, il a eu très peu de contacts avec lui et il n'a plus de contact depuis que son frère a de nouveau été incarcéré à l'été 2015.

[27] Selon le demandeur, la décision du ministre repose sur une déclaration de culpabilité par association, ce qui va à l'encontre du droit, d'autant que cette association avec ses frères ne résulte pas d'un choix. Il fait valoir qu'il n'a pas choisi sa famille et qu'il n'y a rien qu'il puisse faire, légalement, pour se dissocier de ses frères. Il ajoute que des éléments de preuve indiquent clairement qu'il est une personne digne de confiance qui a un bon jugement moral et dont le caractère est sans reproche, ce qui ne le rend pas vulnérable à la subornation de la part d'un membre de sa famille ou de quelque autre personne.

[28] Comme l'a fait remarquer le demandeur, les associations innocentes ne permettent pas normalement de justifier le refus d'une habilitation de sécurité (*Renvoi relatif au RSTM*, aux paragraphes 37 et 38). Le demandeur dit n'avoir jamais nié être au courant que ses frères étaient impliqués dans des activités criminelles ou avaient été accusés de l'être. Cependant, ce type d'association, estime-t-il, correspond justement à ces « associations innocentes » qui normalement ne soulèvent pas un doute raisonnable de risque de subornation.

[29] Malgré les prétentions valables de l'avocat du demandeur, je ne suis pas convaincu que l'association du demandeur avec ses frères s'inscrive dans cette catégorie d'« associations

innocentes » au sens du *Renvoi relatif au RSTM* et que la conclusion du ministre, selon laquelle cette association soulève un doute raisonnable de subornation, soit déraisonnable. Bien que la Cour d'appel fédérale ait clairement indiqué dans le *Renvoi relatif au RSTM* qu'un demandeur peut entretenir une association innocente avec des membres de sa famille s'il n'est pas au courant de leur implication dans une organisation criminelle, elle n'a pas inclus dans cette catégorie les situations où le demandeur connaît les activités criminelles des membres de sa famille. En l'espèce, le demandeur n'a jamais nié le fait que ses frères étaient impliqués dans des activités criminelles ou ont été accusés de l'être. Il s'est tout contenté de dire qu'on ne choisit pas sa famille. Bien qu'on ne puisse contester ce fait, cela ne joue pas malheureusement en faveur du demandeur dans les circonstances en l'espèce.

[30] En effet, comme le fait remarquer le défendeur, les évaluations en vertu de l'article 509 visent non seulement à établir le caractère du demandeur, mais également à évaluer le risque que le demandeur présente pour la sûreté du transport maritime du fait d'une possible intimidation ou coercition future [je souligne]. En d'autres termes, une telle évaluation « implique la formulation d'éventualités ainsi qu'une analyse prospective » (*Farwaha*, au paragraphe 94). Le fait que le risque appréhendé d'intimidation ou de coercition ne se soit pas concrétisé au moment de l'évaluation n'est donc pas pertinent.

[31] Dans de telles circonstances, j'estime que l'association du demandeur avec ses frères fournit au ministre des motifs raisonnables de soupçonner une subornation et de craindre un risque possible pour la sûreté du transport maritime compte tenu des facteurs suivants :

- a) Au cours des dix dernières années, les deux frères ont été incarcérés pour trafic de narcotiques;
- b) Leur implication alléguée au sein d'un groupe criminel organisé d'origine indo-canadienne spécialisé dans la contrebande de cocaïne entre le Canada et les États-Unis n'est pas remise en doute;
- c) Les deux frères habitaient avec le demandeur, dans le domicile familial, avant d'être incarcérés;
- d) Bien que minimes, le demandeur maintient toujours des contacts avec son frère aîné pendant que son frère benjamin est en prison;
- e) Le demandeur s'est dit inquiet lorsque son frère aîné a été porté disparu;
- f) Son frère benjamin a continué de vivre dans le domicile familial après son arrestation, jusqu'à ce que ses parents n'acceptent plus de se porter garants pour lui en raison de son comportement alors qu'il était en liberté sous caution;
- g) Les deux frères avaient accès au véhicule du demandeur et lui-même avait accès à leurs véhicules. Alors qu'il conduisait la voiture d'un de ses frères, en 2010, le demandeur a été arrêté par l'Unité mixte d'enquête sur le crime organisé de la Colombie-Britannique de la Gendarmerie royale du Canada (GRC), une unité qui ne mène pas de simples contrôles routiers mais qui cible, fait enquête, poursuit, perturbe et démantèle les groupes criminels organisés et les personnes qui posent les plus grands risques pour la sécurité du public en raison de leur implication dans la violence des gangs.

[32] Le dossier fait également mention des craintes exprimées par le Bureau de réexamen selon lesquelles le demandeur ignorait les détails des arrestations de ses frères. Comme l'a souligné le défendeur, une telle ignorance laisse raisonnablement croire que le demandeur a fait preuve de naïveté ou d'aveuglement volontaire, notamment au sujet de son frère aîné qui a passé 60 mois en prison aux États-Unis pour possession de plus de 100 kilogrammes de cocaïne. En d'autres termes, le demandeur n'a peut-être pas été aussi franc qu'il le prétend au sujet des arrestations de ses frères, ce qui soulève d'autres préoccupations.

[33] À maintes occasions, la Cour a reconnu qu'il est raisonnable de conclure qu'il existe un risque pour la sûreté du transport maritime ou aérien du fait des associations d'une personne (*Russo c. Canada (Transport, de Infrastructure et des Collectivités)*, 2011 CF 764, au paragraphe 84; *Farwaha*, au paragraphe 97; *Sidhu c. Canada (Citoyenneté et Immigration)*, 2016 CF 34, au paragraphe 20; *Brown c. Canada [Procureur général]*, 2014 CF 1081, au paragraphe 74; *Fontaine c. Canada (Transports)*, 2007 CF 1160, au paragraphe 7; *Neale c. Canada (Procureur général)*, 2016 CF 655, au paragraphe 70).

[34] Récemment, dans *Wu c. Canada (Procureur général)*, 2016 CF 722 [Wu], l'habilitation de sécurité aérienne de la demanderesse a été annulée en raison des liens que celle-ci maintenait toujours avec son ex-mari qui était un membre à part entière des Hells Angels. Selon les éléments de preuve présentés au ministre dans cette affaire, cette association n'était pas volontaire, car elle n'était justifiée que par une ordonnance de la cour concernant la garde de leurs enfants. Les éléments de preuve indiquaient également que la demanderesse avait pris d'importantes mesures pour tenir son ex-mari à distance. Cependant, ils indiquaient également

que, durant la deuxième moitié de son mariage, M^{me} Wu avait appris que son ex-mari cherchait à devenir membre des Hells Angels et probablement, comme en l'espèce, qu'il était impliqué dans des activités criminelles (*Wu*, au paragraphe 27).

[35] Le juge en chef a conclu que la décision d'annuler l'habilitation de sécurité de M^{me} Wu était raisonnable dans les circonstances de cette affaire. Il a conclu que, même si les échanges constants entre M^{me} Wu et son ex-conjoint n'étaient pas volontaires et qu'ils devaient se tenir dans les limites définies par l'ordonnance de garde, cela ne niait ni ne contredisait le fait que l'ex-conjoint continuera d'avoir des occasions régulières et constantes d'user d'intimidation à l'égard de M^{me} Wu et de tenter de l'inciter à agir d'une certaine manière (*Wu*, au paragraphe 29).

[36] Le demandeur en l'espèce allègue que, contrairement à l'affaire *Wu*, il n'existe en l'espèce aucun élément de preuve indiquant que ses frères ont tenté de l'intimider ou de l'inciter à commettre des actes. Cependant, comme je l'ai indiqué précédemment, les évaluations du risque en vertu de l'article 509 du Règlement, tout comme dans le contexte de la sûreté aérienne, impliquent la formulation d'éventualités ainsi qu'une analyse prospective. Comme l'a souligné le défendeur, les relations entre frères, compte tenu de leur nature particulière, requièrent un examen plus minutieux qu'une relation entre simples connaissances. En l'espèce, bien que le demandeur n'approuve pas le mode de vie de ses frères, il maintient malgré tout des contacts avec eux.

[37] Compte tenu de la gravité des activités criminelles des frères du demandeur et de l'incidence qu'elles pourraient avoir sur la sûreté du transport maritime, je suis d'avis qu'il était

raisonnablement loisible au ministre de conclure, d'une manière prédictive et prospective, étant donné les liens que le demandeur entretient avec ses frères, qu'il y avait des motifs raisonnables de soupçonner qu'il y a un risque que le demandeur se trouve dans une position où il pourrait être suborné afin de commettre un acte ou d'aider ou d'encourager toute personne à commettre un acte qui pourrait poser un risque pour la sûreté du transport maritime.

[38] Selon *Farwaha*, l'article 509 prévoit essentiellement qu'une habilitation de sécurité ne peut être accordée que lorsque, sur la foi de renseignements fiables et vérifiables, le ministre a la certitude que le demandeur de l'habilitation de sécurité ne pose aucun risque pour la sûreté du transport maritime, ce qui signifie qu'« il ne doit exister aucun doute » (*Farwaha*, au paragraphe 69). Là encore, le ministre peut pencher du côté de la sécurité, compte tenu des « conséquences désastreuses tant sur le plan économique que sur le plan humain » que peuvent avoir les menaces pour la sûreté du transport maritime et aérien (*Farwaha*, au paragraphe 13). En l'espèce, je suis d'avis qu'il était raisonnable pour le ministre d'avoir des doutes et que ces doutes s'appuient sur des faits objectivement discernables.

[39] Enfin, le demandeur conteste le fait que le Bureau de réexamen et le ministre ont tous deux rejeté les conclusions de la conseillère indépendante en sécurité. Cependant, ni le Bureau de réexamen ni le ministre n'étaient liés par le rapport de la conseillère indépendante en sécurité, car, comme l'indique le paragraphe 517(5) du Règlement, le conseiller indépendant en matière de sécurité n'est qu'un conseiller. De plus, comme le souligne le Bureau de réexamen, il y avait des motifs raisonnables de mettre en doute l'une des principales conclusions de la conseillère indépendante – selon laquelle aucun élément de preuve objectivement discernable n'indiquait

que les frères du demandeur étaient membres, encore moins membres exécutifs, d'un groupe criminel organisé d'origine indo-canadien –, car le demandeur n'a jamais nié que ses frères étaient membres de ce groupe, son avocat ayant même déclaré que le demandeur croyait que les membres présumés du groupe criminel organisé qui étaient mentionnés dans la lettre relative à l'équité procédurale étaient des membres de sa famille. Quoi qu'il en soit, le ministre était en droit de privilégier le rapport de VAC plutôt que le rapport de la conseillère indépendante en sécurité (*Singh Kailley c. Canada (Transport)*, 2016 CF 52, au paragraphe 29 [*Kailley*]).

[40] Je note également que, dans *Farwaha*, le Bureau de réexamen, un organisme consultatif chargé de donner des avis impartiaux au ministre (*Farwaha*, au paragraphe 110), a recommandé au ministre de réexaminer sa décision d'annuler l'habilitation de sécurité du demandeur (*Farwaha*, au paragraphe 114). Le ministre a néanmoins maintenu sa décision et annulé l'habilitation de sécurité du demandeur sur l'avis d'un autre organisme consultatif, le comité d'examen du programme. Dans l'ensemble, la décision rendue par le ministre dans *Farwaha* a été jugée raisonnable et équitable sur le plan procédural.

[41] Le demandeur conteste aussi l'observation du Bureau de réexamen selon laquelle le demandeur n'a pas expliqué ce qu'il entendait faire pour éviter d'être influencé par ses frères avec qui, de ses propres dires, il était toujours en contact. Le demandeur prétend que cette question ne lui a jamais été posée durant le processus de réexamen, ni à quelque autre étape du processus d'habilitation de sécurité, et que le Bureau de réexamen lui imposait donc un fardeau de la preuve excessif.

[42] Je crains toutefois qu'un tel argument ne puisse être retenu, car il incombe au demandeur, et non au ministre, de prouver que le demandeur ne pose aucun risque pour la sûreté du transport maritime (*Kailley*, au paragraphe 20). Comme l'a déclaré le juge en chef dans *Wu*, il n'appartient pas au ministre de justifier davantage les inférences très plausibles pouvant être tirées des renseignements disponibles. C'est à la personne qui présente la demande d'habilitation de sécurité qu'il revient de fournir tout renseignement supplémentaire susceptible de dissiper quelque crainte concernant le bien-fondé de délivrer une habilitation de sécurité au demandeur (*Wu*, au paragraphe 46). Il appartenait donc clairement au demandeur de faire la preuve qu'il ne sera pas influencé par ses frères, là encore dans une optique prospective.

[43] Il y a des cas où l'intérêt public l'emporte lorsqu'il s'agit de mettre en balance les intérêts de la personne touchée et la sécurité du public. Pour reprendre les motifs du juge en chef dans *Wu*, il en est ainsi [TRADUCTION] « même si la personne a pris des mesures importantes pour se distancier de la source du risque pour le public voyageur » (*Wu*, au paragraphe 1). Tout comme l'a conclu le juge en chef dans *Wu*, je considère que les faits en l'espèce font aussi la démonstration d'une telle situation.

[44] Pour l'ensemble de ces motifs, la demande de contrôle judiciaire doit être rejetée. Compte tenu de l'issue de la présente instance, des dépens d'un montant global de 1 500 \$ sont accordés au défendeur, comme il a été convenu les parties.

JUGEMENT

LA COUR rejette la demande de contrôle judiciaire avec dépens payables au défendeur et fixés à 1 500 \$, incluant les débours.

« René LeBlanc »

Juge

COUR FÉDÉRALE

AVOCATS INSCRITS AU DOSSIER

DOSSIER : T-340-16

INTITULÉ : ARUN RANDHAWA c. CANADA (MINISTRE DES TRANSPORTS)

LIEU DE L'AUDIENCE : VANCOUVER (COLOMBIE-BRITANNIQUE)

DATE DE L'AUDIENCE : LE 9 JANVIER 2017

JUGEMENT ET MOTIFS : LE JUGE LEBLANC

DATE DES MOTIFS : LE 7 JUIN 2017

COMPARUTIONS :

Richard Fowler, c.r. et Karen Blok POUR LE DEMANDEUR

Michele Charles POUR LE DÉFENDEUR

AVOCATS INSCRITS AU DOSSIER :

Fowler and Smith POUR LE DEMANDEUR
Avocats
Vancouver (Colombie-Britannique)

William F. Pentney POUR LE DÉFENDEUR
Sous-procureur général du Canada
Vancouver (Colombie-Britannique)